

Annexes

- 01** | Convention PA Coude du Rhône
- 02** | Validation cantonale
- 03** | Validations communales
- 04** | Consultations cantonale
et communales
- 05** | Information publique et retours
- 06** | Autres

Annexes

01 | Convention PA Coude de Rhône



CONVENTION

Pour l'élaboration et la mise en œuvre du projet d'agglomération (PA)
du Coude du Rhône



établie entre

les communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully.

représentées par leurs Exécutifs

dénommées ci-après les communes dépositaires.



Note introductive : Dans la présente convention, toute désignation de personne, de statut ou de fonction vise indifféremment l'homme ou la femme.

Article 1 : Préambule

¹Les communes depositaires du PA sont **Martigny, Martigny-Combe et Fully**. Elles sont soutenues par les communes de Bovernier, Chamoson, Collonges, Dorénav, Evionnaz, Finhaut, Isérables, Leytron, Riddes, Saillon, Saint-Maurice, Salvan, Saxon, Trient et Vernayaz. Toutes ces communes ont décidé de réaliser, en collaboration étroite avec le Canton du Valais et l'Association Région Valais romand (ARVr), le projet d'agglomération (PA) du Coude du Rhône lors du Comité de pilotage (COFIL) du Plan Directeur intercommunal (PDi) qui s'est déroulé à Saint-Maurice le 26 septembre 2019.

²La procédure d'élaboration des projets d'agglomération est définie par des directives fédérales, notamment, lors du dépôt du PA4, les « Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) » de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et est fondée sur la Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA).

Article 2 : But de la convention

¹Le PA du Coude du Rhône est élaboré d'entente entre les communes depositaires concernées dans le but de garantir une collaboration efficace. Il vise à garantir un développement territorial régional cohérent selon les attentes des communes et le cadre légal supérieur. Il traite notamment du domaine de l'urbanisation, de la mobilité et du paysage et de l'environnement et permettra d'obtenir des cofinancements fédéraux en cas d'acceptation du projet.

²La présente convention précise et détaille les droits et obligations des communes depositaires dans le cadre de l'élaboration et la mise en œuvre du PA Coude du Rhône. Elle formalise également la gouvernance du PA afin de répondre aux exigences de la Confédération, du Canton du Valais et se fonde notamment sur l'art. 108 de la loi sur les communes (LCo).

³Cette convention :

- est signée par les autorités exécutives des communes depositaires, sans approbation nécessaire par les autorités législatives ou délibérantes, qui sont toutefois informées de la démarche par leur exécutif ;
- énumère les droits et obligations des communes depositaires dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du PA, sous réserve des décisions à prendre par d'autres autorités compétentes, notamment législatives et délibérantes ou celles de droit supérieur.

⁴Les parties s'engagent en particulier à :

- prendre part aux instances de collaboration définies ;
- établir leurs planifications territoriales en tenant compte du PA ;
- trouver ensemble des solutions constructives aux problématiques intercommunales pouvant survenir dans les domaines de collaboration de la présente convention ;
- tenir compte des objectifs du PA ;
- inscrire à leur budget les montants nécessaires à la mise en œuvre des mesures du PA ;
- respecter les directives fédérales ;
- contribuer aux travaux de communications.



Article 3 : Organisation

¹L'organisation acceptée lors du COPIL du 12.07.2021, est assurée par la constitution des structures suivantes :

- le Comité de pilotage (COPIL) ;
- le Comité technique (COTECH) ;
- l'organe opérationnel du projet ;
- le répondant administratif.

²Le COPIL est constitué au minimum : des Présidents des communes dépositaires du PA, ou exceptionnellement un autre délégué issu de l'exécutif. Sont également invités des représentants du Canton du Valais notamment le Service du développement territorial (SDT) et le Service de la mobilité (SDM). D'autres services, par ex. le Service de l'environnement (SEN) ou le Service de l'économie, du tourisme et de l'innovation (SETI), peuvent être invités selon les besoins. Le COPIL se constitue lui-même en élisant son Président, son Vice-Président et son secrétaire en s'adjoignant des personnes externes si besoin. Lors de sa création, le Préfet du District de Martigny est proposé par les communes comme membre et Président du COPIL.

Les autres communes faisant partie du PDi Coude du Rhône (au nombre de 15 en date du 12.07.2021) et ayant financé les études peuvent être invitées à participer au COPIL en fonction de l'ordre du jour (notamment pour les aspects de coordination régionale, le dépôt éventuel d'une nouvelle génération de PA, etc.) et avec voix délibératives sur décision du COPIL.

Les représentants politiques peuvent se faire accompagner d'assistants techniques, sans voix délibérative.

L'organe opérationnel participe au COPIL sans voix délibérative.

Les responsabilités du COPIL sont les suivantes :

- piloter la réalisation du PA, notamment en approuvant les objectifs, les mesures, le budget et le plan de travail, allouant les ressources nécessaires, validant les résultats des différentes phases de travail sur la base des propositions formulées par le comité technique (COTECH);
- garantir le suivi des mesures annoncées et leur mise à jour régulière ;
- définir et diriger la politique de communication du PA ;
- décider d'éventuelles thématiques supplémentaires pouvant être traitées dans le cadre de la gouvernance du PA ;
- décider du périmètre du PA ;
- décider de la réalisation puis du dépôt d'un PA ;

En cas de vote, 1 voix est accordée par commune dépositaire du PA et les décisions se prennent à la majorité simple. Le Président tranche en cas d'égalité.

Les droits de signature sont déterminés de la façon suivante :

- jusqu'à un montant de CHF 25'000.-, la signature du Président du COPIL suffit pour engager le COPIL dans les limites du budget validé par celui-ci.
- au-delà, les signatures se font à 2 : Président du COPIL + Président de la commune répondante administrative (selon art. 3 al. 5).

Le COPIL constitue l'entité responsable de l'élaboration du dossier et de son dépôt.

  Page 3 sur 6 



³Le **COTECH** est constitué des représentants des services cantonaux (au minimum : SDT et SDM, d'autres services, par ex. le SEN ou le SETI, peuvent être invités selon les besoins) et des représentants des communes dépositaires du PA (techniques et/ou responsable politique du dicastère concerné). Il peut être complété selon les besoins des thématiques traitées notamment par les représentants des communes du PDi Coude du Rhône. Le COTECH est chargé d'appuyer le COPIL et lui faire des propositions dans l'élaboration du PA. L'organe opérationnel participe au COTECH.

⁴L'**organe opérationnel du projet** est constitué d'un spécialiste nommé par le COPIL assurant le rôle de chef de projet. Il assure la conduite générale de l'élaboration du PA en qualité d'appui au COPIL et avec l'aide du COTECH. Il bénéficie également d'un soutien administratif au sein de la commune répondante administrative pour le PA. Les modalités seront définies dans une convention ad hoc.

⁵Le **répondant administratif** du PA du Coude du Rhône est nommé par le COPIL parmi les communes dépositaires. Son rôle consiste notamment à signer au nom des communes les correspondances officielles avec les instances supérieures ou à effectuer d'autres tâches attribuées par le COPIL.

Article 4 : Financement du PA

¹Le financement de l'élaboration du PA du Coude du Rhône est assuré par le Canton et les communes selon la répartition définie à l'art. 4 al. 2.

²Le canton du Valais encourage le développement de PA et y participe financièrement selon la législation en vigueur au moment de l'élaboration du dit PA. En l'absence de base légale spécifique, la loi sur la politique régionale ainsi que son ordonnance s'appliquent.

³Le solde des frais d'études est pris en charge jusqu'au dépôt du PA par les 18 communes du PDi Coude du Rhône selon la clé de répartition décidée par le COPIL du PDi du 23.01.2020 et sur le concept d'un financement solidaire (au prorata du nombre d'habitants selon les dernières données Statpop disponibles).

⁴Au-delà de cet engagement, les coûts (déduction faite de la subvention cantonale) sont répartis entre les communes dépositaires du PA sur le même principe.

Article 5 : Mise en œuvre

¹Une fois le PA du Coude du Rhône décidé par les exécutifs communaux, approuvé par le Conseil d'Etat et retenu par la Confédération, les communes s'engagent à adapter leurs outils de planification territoriale – planifications directrices, plans d'affectation des zones et RCCZ, plans d'affectation spéciaux (PAS), et tout autre outil de planification – de façon à faciliter la mise en œuvre des objectifs du PA.

²Les communes s'engagent également à tenir compte des objectifs du PA dans toutes les opérations qui leur incombent et qui peuvent avoir des incidences sur l'aménagement du territoire, notamment en ce qui concerne la planification et la réalisation des mesures du PA retenues et décrites dans l'accord sur les prestations.

³Le PA est un outil de planification qui peut être complété ou modifié au besoin par cycle de 4 ans.



Article 6 : Admission

¹Le COPIL est ouvert à toute nouvelle admission de commune en fonction de l'évolution future du périmètre VACo et/ou du périmètre fonctionnel.

²La commune devra soumettre par écrit sa candidature au COPIL via son Président.

Article 7 : Démission/Retrait

¹Une commune peut se retirer de la convention pour la fin de l'année civile, moyennant un préavis écrit de 6 mois au Président du COPIL, soit jusqu'au 30 juin. La commune reste liée à la convention pour les objets et les engagements financiers déjà en cours.

²En cas de dépôt et d'acceptation d'un Projet d'Agglomération (PA), une commune dépositaire du projet ne peut pas se retirer avant la fin du délai fixé pour le début de l'exécution des travaux de ladite génération de PA.

³Les communes se retirant et les anciennes communes ne peuvent pas faire valoir une quelconque prétention sur la fortune en relation avec cette convention.

Article 8 : Durée

¹La présente convention est tacitement renouvelée de génération en génération de projet d'agglomération (depuis la date de dépôt jusqu'à la fin du délai fixé pour le début des travaux de la génération concernée) sauf si dénoncée par décision majoritaire du COPIL.

²La convention peut être révisée pour autant que la majorité des membres du COPIL l'approuve, à la demande d'une commune signataire.

³La convention peut être dénoncée si une majorité des signataires en fait la demande, avec un préavis minimal de 6 mois pour la fin d'une année civile sous réserve du respect de l'art. 7 al. 2.

⁴La convention sera révisée par anticipation en cas de changement majeur dans l'organisation du PA et resignée par les parties.

Article 9 : Entrée en vigueur

¹La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les communes dépositaires.

Article 10 : For juridique

¹Le for juridique est à Martigny, le Code civil suisse est applicable.

Le COPIL du PDi Coude du Rhône a été informé de cette nouvelle convention en date du 12 juillet 2021.

Faits en 5 exemplaires



Pour les communes

Commune de Martigny

Martigny, le 24.8.21

Anne-Laure Couchepin Vouilloz

Présidente



Olivier Dély

Secrétaire communal

Commune de Martigny-Combe

My-Croix, le 2 août 2021

Florence Carron Darbellay

Présidente



Pascal Giroud

Secrétaire communal

Commune de Fully

Caroline Ançay

Présidente



Sandra Deléglise

Secrétaire communale

Fully, le 29.7.2021

Annexes

02 | Validation cantonale



Conseil d'Etat
Staatsrat

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS



2021.03246

Agglo Coude du Rhône
C/o Antenne Région Valais Romand
Centre du Parc
Rue Marconi 19
1920 Martigny

Références SDT / Projet d'agglomération / Coude du Rhône Martigny / PA4

Date **1.8 AOUT 2021**

Validation du projet d'agglomération de 4^e génération du Coude du Rhône

Monsieur le Préfet,
Mesdames les Présidentes de commune,
Madame, Monsieur,

Conformément aux exigences de la Confédération par rapport aux projets d'agglomération de 4^e génération (PA4), nous avons le plaisir de vous informer que le Conseil d'Etat soutient les communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully dans l'intérêt manifesté et dans les démarches à entreprendre pour mener à bien le projet de PA4 Coude du Rhône. Il estime que le projet est clair, bien structuré, avec un fil rouge clairement défini et appuie les mesures qui y sont présentées.

Selon la statistique des zones à bâtir dévolues à l'habitat, les trois communes ne sont pas surdimensionnées et les nombreuses réflexions en cours attestent de la volonté d'orienter leur développement vers l'intérieur du milieu déjà bâti, répondant ainsi aux principaux objectifs de la LAT. Aussi, le Conseil d'Etat peut attester que les mesures d'urbanisation, de mobilité et de paysage-environnement contenues dans le projet d'agglomération mentionné sont cohérentes avec la stratégie du Plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral le 1^{er} mai 2019. Ainsi, il s'engage, conjointement avec l'agglomération du Coude du Rhône, à assurer la mise en œuvre du projet de manière coordonnée avec les différents partenaires.

Les remarques et conditions suivantes devront toutefois être prises en compte dans la suite de la planification :

- Pour les pôles d'activités, les communes devront poursuivre la réflexion en lien avec le système de gestion active des zones d'activités en cours d'élaboration au niveau cantonal. Une étude de planification intercommunale sera réalisée dans le cadre d'une actualisation du PDi et viendra compléter le PA4 afin de définir la fonction, la localisation et la délimitation des zones d'activités économiques sur la base d'une analyse des besoins et d'une stratégie régionale, conformément aux principes de la fiche C.4 « Zones d'activités économiques ».
- Les analyses de variantes, la localisation des emprises sur les surfaces d'assolement (SDA), les surfaces prévues comme compensation et la pesée des intérêts se feront dans les phases ultérieures de la planification, dès la phase d'avant-projet des différentes mesures, conformément au Plan sectoriel des surfaces d'assolement et à la fiche A.2 du Plan directeur cantonal.
- De plus, en réaction à la pression très forte exercée sur les terres agricoles, une coordination rigoureuse de la planification et de la réalisation des mesures du PA4 devra être établie avec les planifications agricoles à réaliser dans les secteurs concernés de la plaine, afin de minimiser les impacts négatifs sur les surfaces agricoles et de les préserver, tant quantitativement que qualitativement. Ces planifications agricoles seront intégrées au dossier du PDi.
- Les mesures du PA4 impactant le périmètre d'aménagement du Rhône ou les zones de dangers d'inondation devront être coordonnées avec le projet Rhône.

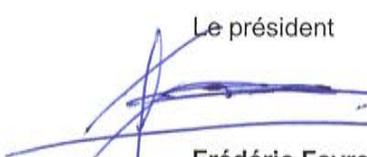


Finalement, l'accord sur les prestations conclu entre la Confédération et le Canton ainsi que l'accord complémentaire correspondant entre la Commune et le Canton, seront préparés et les mesures planifiées suite à l'examen et à l'évaluation de la Confédération sur les exigences de base, la priorisation des mesures et l'efficacité du projet.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat transmet toutes ses félicitations au Comité de pilotage (COFIL) pour ce projet d'agglomération d'excellente qualité dont l'élaboration a été rondement menée.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, Mesdames les Présidentes de commune, Madame, Monsieur, à l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom du Conseil d'Etat

<p>Le président</p>  <p>Frédéric Favre</p>		<p>Le chancelier</p>  <p>Philipp Spörri</p>
---	---	---

Copies à

Communes de Martigny, Martigny-Combe et Fully
Office fédéral du développement territorial (ARE), 3003 Berne



Présidence du Conseil d'Etat
Chancellerie d'Etat

Präsidium des Staatsrates
Staatskanzlei

**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**



2021.03246

Extrait du procès-verbal des séances du Conseil d'Etat

Vu la loi fédérale sur la politique régionale du 6 octobre 2006 ;
vu la loi cantonale sur la politique régionale du 12 décembre 2008 ;
vu la lettre de l'Agglo Coude du Rhône, par l'Antenne Région Valais romand, relative au projet d'agglomération du Coude du Rhône (PA4) – Demande d'approbation du 22 juillet 2021 ;
vu le projet d'agglomération de 4^e génération du Coude du Rhône - rapport final ;
vu le rapport du Service du développement territorial du 5 août 2021 ;
vu le projet de lettre relatif à la validation du projet d'agglomération du Coude du Rhône adressé à l'Agglo Coude du Rhône ;
considérant que les exigences de la politique des agglomérations de la Confédération et du Canton sont respectées ;
sur la proposition du Département de l'économie, de l'énergie et du territoire,

le Conseil d'Etat

d é c i d e

- de prendre connaissance des conclusions générales, des conditions et des recommandations figurant dans le rapport du SDT ;
- de valider le contenu de la lettre relative à l'approbation du projet d'agglomération du Coude du Rhône adressée à l'Agglo Coude du Rhône.

Séance du

1.8 AOUT 2021

Pour copie conforme,
Le Chancelier d'Etat



Distribution 3 extr. DMTE
2 extr. CHE
1 extr SDT
1 extr SDM
1 extr SETI

Annexes

03 | Validations communales

12 AOUT 2021

Antenne Région Valais romand
Centre de développement régional
Centre du Parc
Rue Marconi 19
1920 Martigny

Affaire traitée par CAR/SD
027 747 11 18
secretariat@admin.fully.ch

Fully, le 11 août 2021

Commune de Fully : Agglo Coude du Rhône – PA4

Monsieur le Directeur,
Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre du projet cité sous rubrique, la Commune de Fully confirme valider le « Projet d'agglomération du Coude du Rhône – 4^{ème} génération (PA4) » et autorise l'Antenne Région Valais romand à effectuer les démarches nécessaires à son dépôt auprès de la Confédération pour septembre 2021.

En vous priant de prendre bonne note de ce qui précède et en vous remerciant pour votre collaboration, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Commune de Fully

La Présidente :



Caroline Ançay-Roduit



La Secrétaire :



Sandra Deléglise



19 AOUT 2021

SERVICES TECHNIQUES

Aménagement du territoire

Rue des Ecoles 1
Case postale 176
CH – 1920 MARTIGNY
☎ 027 / 721.25.50
www.martigny.ch

Antenne Région Valais romand
M. Romain FOURNIER
Centre du Parc
Rue Marconi 19

1920 **MARTIGNY**

Martigny, le 17 août 2021/SJ/ls

PA4 : validation

Monsieur,

Par la présente, nous vous informons que le Conseil municipal en séance du 17 août 2021, a décidé de valider, le « Projet d'agglomération du Coude du Rhône – 4^{ème} génération (PA4) » (version 5, 16 juillet 2021) et autorise l'Antenne Région Valais romand à effectuer les démarches nécessaires à son dépôt auprès de la Confédération pour septembre 2021.

Nos services restent à disposition pour tout renseignement complémentaire.

D'avance, nous vous remercions de bien vouloir prendre connaissance de ce qui précède et dans l'attente de votre détermination, nous vous présentons, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

La Secrétaire-adjointe
Anaëlle HENRY-BAILLIFARD

La Présidente
Anne-Laure COUCHEPIN VOUILLOZ



**COMMUNE DE
MARTIGNY-COMBE**

Route de la Croix 32
Case postale 25
1921 Martigny-Croix

Martigny-Croix, le 16 août 2021

Antenne Région Valais Romand
Centre du Parc
Rue Marconi 19
1920 Martigny

23 AOUT 2021

Projet d'agglomération du Coude du Rhône - 4^{ème} génération (PA4)

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'objet cité en marge, nous avons l'avantage de vous informer de ce qui suit.

Le Conseil communal de Martigny-Combe a décidé, lors de sa séance du 13 août 2021, de valider le "Projet d'agglomération du Coude du Rhône - 4^{ème} génération (PA4)" et à autoriser l'Antenne Région Valais romand à effectuer les démarches nécessaires à son dépôt auprès de la Confédération pour septembre 2021.

Nous vous remercions d'assurer le suivi de ce dossier et restons naturellement à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

En vous remerciant de votre collaboration, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le Secrétaire


Pascal Giroud

La Présidente


Florence Carron Darbellay

Annexes

04 | Consultations cantonale et communales

Agglo Coude du Rhône

Examen préalable - Avis de principe
Suivi des corrections

Version	Bureau en charge	Volet	Chapitre / mesure	Service - auteur	Remarque	À prendre en compte	Justifications, commentaires
28.04.2021	nomad	Opérationnel		Controlling	Certaines désignations de mesure ne sont pas explicites (exemple : U.D.4.7 « Prévent Nord »)	Oui	Ok modifié avec ajout "secteur stratégique"
28.04.2021	nomad	Opérationnel		Controlling	Urbanisation - espaces publics : deux à trois priorités pour certaines mesures ; ne faudrait-il pas découper les découper par horizon ?	Non	Principe inhérent à cette structure mesure / sous-mesure afin de ne pas multiplier trop fortement le nombre de mesures.
28.04.2021	nomad	Stratégique	4.2	SEN	Selon la recommandation du SEN, ajouter un objectif relatif à la nature en ville dans la stratégie sectorielle urbanisation (chapitre 4.2) et compléter dans la fiche U.N.4.2 « Nature en ville », afin de faire référence à l'enjeu de réduction des surfaces imperméables et de conservation des espaces verts afin de favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement].	Oui	Fait.
28.04.2021	nomad	Explicatif		SEN	Le rapport est à adapter selon les demandes du SEN. Concernant les recommandations relatives à la stratégie « nappe phréatique » et les données spatiales, des réflexions intercommunales de gestion de la nappe phréatique et de géothermie sont à mener dans le cadre des réflexions intercommunales à plus long terme. La gestion de la nappe phréatique ne figure pas encore au PDC. Les bases légales et les instruments de planification cantonaux sont encore à développer. Par conséquent, le SDT recommande de mentionner la gestion de la nappe phréatique dans les enjeux de planification à plus long terme du PDi afin qu'ils soient anticipés, mais pas du PA4].	Oui	Selon synthèse SDT. Mention des dangers liés à la nappe dans le chapitre du diagnostic relatif.
28.04.2021	nomad	Explicatif		SEN	Les terminologies sont à adapter conformément aux bases légales en vigueur. La vision globale des éco-points et différents lieux de tri des déchets urbains ainsi que les installations de valorisation des déchets minéraux dépassent les objectifs d'un projet d'agglomération. Ces thématiques sont traitées dans le PDi].	Oui	Terminologie adaptée dans le diagnostic et la carte relative.
28.04.2021	nomad	Opérationnel		SEN	Les conflits avec les sites pollués sont à indiquer dans les fiches de mesures mentionnées. À l'instar de la fiche U.D.4.5 (Ancienne usine d'aluminium), les fiches de mesure U.D.4.1 (Prés- Magnin I et II), U.D.4.2 (Périmètre de la gare), U.D.4.4 (Portes de la Dranse) doivent intégrer la problématique des sites pollués et le SEN rajouté dans les instances concernées.	Oui	Ajout d'une rubrique relatant des conflits éventuels avec les éléments environnementaux.
28.04.2021	nomad	Stratégique	37.0	SEN	Le texte suivant (ou à teneur équivalente) doit être ajouté dans les stratégies S.U.1 et S.U.2 (page 37 du volet stratégique) : « Intégrer la protection contre les nuisances sonores dans le bâti en priorité à proximité des installations bruyantes (industries bruyantes, routes à fort trafic, voies ferrées, etc.). La conception architecturale doit prendre en compte les nuisances sonores lors de la planification. »	Oui	Ça a été fait, dans les sous-stratégies et les mesures urbanisation qui sont concernées par des développements bâtis.
28.04.2021	nomad	Opérationnel	U.D.4.3	SEN	La remarque suivante doit être ajoutée dans la mesure U.D.4.3 Place de Rome en fin de Description à la suite de « Les besoins en stationnement du futur quartier ainsi que les places actuelles sont relocalisées en sous-sol, dans un parking d'environ 900 places. » : « Les axes routiers environnants étant très fréquentés, les sorties et entrées du parking doivent être multiples et sur plusieurs axes routiers afin de respecter l'article 9 OPB. ». SDT : Concernant la mesure U.D.4.3, selon le RCCZ en vigueur, Annexe 2, un plan de quartier est obligatoire. Dans ce cadre, le projet est	info.	
28.04.2021	nomad	Stratégique		SEFH	La thématique de l'énergie n'étant pas directement traitée dans le PA4, le SDT demande de considérer les recommandations émises par le SEFH dans les phases ultérieures des planifications communales, notamment le PDi. Les éléments d'analyse cités sont à intégrer dans une planification énergétique intercommunale qui pourrait être inscrite dans une fiche de mesure du PDi en cours. Comme mentionnée dans le rapport de synthèse de l'avis de principe cantonal du PDi Coude du Rhône du 16 décembre 2020, l'intérêt d'ajouter une fiche environnement afin de faire référence aux besoins de coordination intercommunaux en matière d'environnement et d'énergie est à évaluer.	Oui	Mention de l'énergie dans les sous-stratégies urbanisation, en matière d'efficacité énergétique des bâtiments.
28.04.2021	nomad	Stratégique	1.2	SEFH	Nous suggérons de modifier : - L'« augmentation de la production d'énergie renouvelable » par la « valorisation des ressources indigènes et renouvelables ainsi que les rejets de chaleur ». - « L'optimisation énergétique des bâtiments » par « la rénovation énergétique des bâtiments ». SDT: Les recommandations du SEFH sont à prendre en compte et à intégrer dans les chapitres les plus adaptés du rapport	Oui.	Modifications apportées.
28.04.2021	nomad	Stratégique	1.2	SEFH	Nous invitons à compléter la vision par : - La construction de bâtiments énergétiquement performants. - La volonté d'un approvisionnement en énergie autant que faire se peut, renouvelable et indigène. - La coordination des principales zones industrielles pour viser des synergies dans le domaine de l'énergie, notamment en matière de valorisation de rejets de chaleur. [Remarque du SDT : Les recommandations du SEFH sont à prendre en compte SDT : Les recommandations du SEFH sont à prendre en compte et à intégrer dans les chapitres les plus adaptés du rapport	Oui.	Modifications apportées.
28.04.2021	nomad	Stratégique	4.0	SEFH	Au niveau de la stratégie sectorielle urbanisation, il serait souhaitable qu'elle intègre les propositions de la vision d'ensemble et émette des propositions en lien avec la diminution de la consommation d'énergie par la rénovation énergétique des bâtiments, la construction exemplaire de bâtiments ainsi que la production d'énergie renouvelable (sur et dans les bâtiments).	Oui.	Voir ci-dessus.
28.04.2021	nomad	Stratégique			Afin d'assurer le fil conducteur entre les différents chapitres du document, le SDT recommande également de faire référence à l'énergie dans les stratégies sectorielles, notamment dans la stratégie urbanisation, et dans le volet opérationnel. Concernant la demande relative au paysage, étant donné que les besoins d'action du PA4 ne concernent pas en premier lieu l'énergie, il ne paraît pas nécessaire d'indiquer les infrastructures d'approvisionnement en énergie sur la carte de projet Paysage].	Oui.	Voir ci-dessus.

28.04.2021	nomad	Explicatif	SPT	Adapter et compléter le diagnostic OPAM.	Oui	Cela a été fait, également mention de l'OPAM dans les fiches concernées.
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SCA	Mise en avant de l'outil de planification agricole dans la fiche des cœurs agricoles.	Oui.	Fiche P.A.4.1 ajustée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SCA	Insister sur la fonction agricole des canaux	Oui.	Rappeler dans la fiche P.B.4.2
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SCA	Demande d'intégrer le SCA dans toutes les planifications ayant un impact sur l'agriculture	Oui.	Fiches concernées modifiées en conséquence.
28.04.2021	nomad	Stratégique	SCPF	Modification du schéma de stratégie paysage afin de distinguer zone nodale et réseaux écologiques.	Oui	Schéma modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SCPF	Préciser la grande diversité faunistique du CdR.	Oui	Chapitre du diagnostic modifié en conséquence.
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SCPF	Intégration du SCPF dans les instances concernées des fiches PR43, PB41, PB42, PB43.	Oui	Fiches modifiées en conséquence.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	EB1 à modifier concernant l'interlocuteur unique qui n'est pas le Conseil d'État, mais l'ARVr	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Éléments supplémentaires pour justifier l'intégration de Fully dans le périmètre	Oui	Chapitre complété.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Dans d'autres études, mention de l'étude Raum+ et le PDR Petite Arvine	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Mise à jour des données statistiques (habitants et emplois)	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Reformulation phrase sur le vent	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Précision que la CPC va définir plus de typologies que le PDC	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Ajout mention inventaire ICOMOS	Oui	Chapitre complété.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Diverses remarques concernaient les enjeux par chapitre, qui ont été entre temps supprimés pour faciliter la lecture du document.	Non	
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Bien préciser que la zone de l'entre-deux est agricole	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	Mentionner la nécessité d'une mise en place d'une coordination régionale pour les ZAE, tâche qui sera formalisée dans le PDi.	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Explicatif	SDT	mentionner la procédure bloquée du PAZ de Fully	Oui	Chapitre modifié.
28.04.2021	nomad	Stratégique	SDT	Carte de la vision,, à compléter en ajoutant un pôle secondaire d'activités entre Charrat et Fully	Oui	Carte modifiée par citec.
28.04.2021	nomad	Stratégique	SDT	Besoin d'action énergies renouvelables complétées avec aspect optimisation énergétique des bâtiments	Oui	Chapitre modifié
28.04.2021	nomad	Stratégique	SDT	Ajout logo coordination régionale sur Zone artisanale Mazembroz	Non	Zone artisanale de portée locale selon étude i consulting.
28.04.2021	nomad	Stratégique	SDT	Ajout problématique frange rivulaire sur stratégie urbanisation	Oui	Schéma modifié en conséquence.
28.04.2021	nomad	Stratégique	SDT	Ajout belvédères sur schéma stratégie	Non	Comme on ne revient plus sur ce terme, on l'a supprimé.
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.1 : Remarques et corrections formelles+ Coordination avec la commune pour le PAD en cours	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.2 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.3 : Remarques et corrections formelles + notion liée à l'OPB	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.4 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.5 : Remarques et corrections formelles + ajout notions liées a la ZAE	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.6 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.7 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.8 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.D.4.9 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.EP.4.1 à U.EP.4.6 : Remarques et corrections formelles + ajout de notions qualitatives	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.N.4.1 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.N.4.2 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	U.DR.4.1 : Remarques et corrections formelles+ ajout PDR Fully	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	P.R.4.1 : Remarques et corrections formelles + modif champ lexical selon plan BASE	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	P.R.4.2 : Remarques et corrections formelles + modif champ lexical selon plan BASE	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	P.R.4.3 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	P.A.4.1 : Remarques et corrections formelles en nuanciant les propos pour ne pas imposer la vision	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	P.E.4.1 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	P.E.4.2 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
28.04.2021	nomad	Opérationnel	SDT	P.E.4.3 : Remarques et corrections formelles	Oui	Fiche modifiée
26.06.2021	nomad	Explicatif	Martigny	Modifier la phrase : le PU de Martigny ne prévoit pas d'extension de la zone à bâtir pour PU à 15 ans	Oui	Ok
26.06.2021	nomad	Explicatif	Martigny	...est mentionné cet organe de gestion régional pour les zones économiques	Info	Coordination faite avec SDT. Le Chapitre a été refondu pour parler de coordination régionale plutôt que de gouvernance régionale. Dans tous les cas, il s'agit là de proposer d'étudier la pertinence d'une coordination régionale
26.06.2021	nomad	Opérationnel	Martigny	p.3 développement rationnel des zones d'activités économiques (U.D.4.10) : signification → Que veut dire ce développement rationnel ?	Info	Rationnel, Conforme à la raison, au bon sens. En évitant par exemple une sous-utilisation des parcelles ou la multiplication d'usages ne créant pas d'emploi (stockages, dépôts de terre, box, etc.).
26.06.2021	nomad	Opérationnel	Martigny	p.10 dans le tableau général et dans la fiche « Prés-Magnin I et II » → Modifier en « Prés-Magnin »	Info	Cela a-t-il une importance prépondérante ? Car cela implique des modifications dans différents éléments du projet (rapport, cartes, autres
26.06.2021	nomad	Opérationnel	Martigny	p.14-29 Différents secteurs stratégiques, vérifier la cohérence avec notre PU -> réponse sera donnée d'ici au 9 juillet (la dénomination « Secteurs stratégiques » est à vérifier)	Oui	Il est un peu tard pour revoir l'un des aspects centraux du volet urbanisation. Les périmètres précis, à la parcelle, pourront bien évidemment être ajustés lors desancements des différents projets. À garder en tête la juste échelle du projet d'agglomération (3 communes) et la possibilité d'ajuster quelque peu les mesures de détail. Selon coordination avec Stéphane Jordan le 09.07.2021, en attente du retour du bureau Game début de semaine prochaine

26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.D.4.2 Secteur stratégique « Périmètre de la gare » État attendu ... sans forcément y développer du logement ... logement attendu : non ? → Dans la future planification, il pourra y avoir aussi du logement	Oui	La fiche est modifiée selon les précisions apportées par la commune.
26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.D.4.3 Secteur stratégique « Place de Rome » parking 900 places : plus d'actualité → Enlever le plan du projet de PQ et mettre un plan du périmètre d'étude, car le projet est caduc → Supprimer l'indication du nombre de places	Oui	La fiche est modifiée selon les précisions apportées par la commune.
26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.D.4.5 Secteur stratégique « Ancienne usine d'aluminium » système de gestion régional : non → Ok, on ne veut pas de ce système	Oui	La fiche est modifiée. La question de coordination régionale pour les ZAE est essentiellement abordée dans la nouvelle fiche U.D.4.10
26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.D.4.6 Secteur stratégique « Portes du Rhône » conforme au PU ? à contrôler → À contrôler, réponse sera donnée d'ici au 9 juillet	Info	Le périmètre du secteur stratégique pourra évoluer à la suite du lancement du projet de détail.
26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.D.4.10 Développement rationnel des zones d'activités économiques Comme discuté en Commission ATE problématique. Dans le projet Agglo Valais Central, il y a une fiche de ce type, mais qui parle plus de mettre en place une coordination intercommunale pour la gestion des zones industrielles. On pourrait la rédiger aussi dans ce sens-là ? Dans les exigences de base EB demandé par la Confédération, pas d'exigence de ce type ? → Ok, à reformuler	Oui	Cette fiche a été entre temps coordonnée avec Stéphane Jordan et ensuite avec le SDT.
26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.DR.4.1 Équipements et attracteurs de rayonnement régional déchetterie : projet avec Martigny Combe , quel degré de discussion ? quid de Fully ? Fiche qui me semble être nouvelle aussi ? Il y a-t-il réellement un projet de déchetterie commune entre Martigny /Martigny-Combe ? → Fiche à retirer	Oui	Il apparaît comme compliqué de supprimer une fiche à ce stade d'avancement du projet. Cela aurait en effet un impact sur de nombreux aspects du projet (vision, cartes, autres mesures, etc.) et affaiblirait un aspect central d'un projet d'agglomération (coordination supracommunale). La fiche peut toutefois être adaptée selon les précisions communales. Pour rappel, les projets évoqués dans les fiches de mesures peuvent pour divers éléments ne pas voir le jour, suite à des études de détail. Cette fiche a été soumise à la consultation communale en mars dernier. Selon coordination avec Stéphane Jordan (09.05.2021), la fiche est maintenue, mais la référence à la déchetterie intercommunale avec Martigny-Combe doit être supprimée.
26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.EP.4.4 Requalification des espaces publics : Axe structurant Av. du Simplon -> fiche à double	Oui	Merci pour l'observation.
26.06.2021	nomad	Opérationnel		Martigny	U.N.4.1 Traitement des franges urbaines sur zone à bâtir : judicieux ? → Ne pas spécifier « se superposent à la zone à bâtir », mais laisser ouvertes toutes les possibilités	Oui	Corrections et précisions demandées par le SCA. Il serait compliqué de réouvrir le débat. Mais il est évident que si des mesures de traitement de franges s'inscrivent sur la partie agricole elles seront bienvenues. Selon coordination avec Stéphane Jordan, rajouter que les opportunités les franges doivent être étudiées soit en zone à bâtir soit en zone agricole, elles seront traitées au regard du SDA.
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.VSR.4.1.3	Ville de Martigny	Requalification de la place de la gare de Martigny : en interne, le Conseil décide que pour les besoins de la Commune, la Place de la Gare ne sera concernée que par un aménagement simple de l'ordre de 300'000.-. Ce montant est cependant à lire avec le montant de la plateforme multimodale, dès lors le Conseil décide de supprimer ce point du projet.	Oui	La mesure a été supprimée
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.VSR.4.1.4	Ville de Martigny	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard : le Conseil décide de qualifier ce point en priorité A. Il est ainsi nécessaire de définir rapidement les grandes lignes du projet afin de préparer le financement.	Oui	La mesure est maintenue en priorité A
28.04.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.3	Ville de Martigny	Interface du hub de Martigny-Croix et PM.4.4 Interface ferroviaire de la gare Charrat-Fully : il semble qu'une logique de territoire communal, institutionnelle, est établie, alors qu'une logique plus fonctionnelle devrait être développée. La répartition des coûts pourrait ainsi en être modifiée	Oui	La répartition a été modifiée conformément aux discussions bilatérales et au mail de Romain Fournier du 07.06.2021
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.1.5	Ville de Martigny	Passerelle mobilité douce Martigny-Croix : le Conseil se questionne sur les coûts. Le commentaire 2x supérieur aux passerelles mobilité douce est à préciser.	Oui	Les coûts sont issus des informations transmises par les STM à l'ARVr ; montant 2x supérieur à celle de Martigny-Croix car il est prévu une passerelle plus large et constructivement plus onéreuse (système statique); précision apportée dans le tableau des coûts à destination des communes
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.1.9	Ville de Martigny	Concept bornes de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération : le Conseil prie de modifier la remarque liée à ce point dans l'annexe relatif au chiffrage des mesures. La mention que cette mesure concernerait très partiellement Martigny (uniquement Chemin) semble plus adéquate.	Oui	La mesure a été modifiée dans ce sens
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.2.3	Ville de Martigny	Passage inférieur mobilité douce (Rue d'Octodure) : Le Conseil se questionne si la temporalité avec les travaux de l'arrêt Expo a été pris en compte.	Oui	La mesure est désormais en priorité A, selon demande de Frédéric Gay (confirmation reçus par mail via l'ARVr le 10.06.2021)
28.04.2021	Citec	Explicatif		SPCR	La desserte en transports publics des berges du Rhône et de ses futures portes d'entrée (accès) n'est pas abordée. Bien que la mobilité liée aux loisirs ne puisse prétendre à un cofinancement dans le cadre du PA, elle mériterait d'être abordée en tant qu'enjeu pour l'agglomération.	Non	L'accessibilité au Rhône est assurée en mobilité douce En transports publics, la ligne 12.311 dessert la porte d'entrée du Pont de Branson
28.04.2021	Citec	Explicatif	3,5,8	SPCR	« Le Rhône et ses berges représentent l'axe principal des itinéraires de loisirs dans la plaine du Rhône » : ajouter que le renforcement de la qualité des itinéraires MD sur cet axe (cyclistes et piétons/randonneurs) est un objectif de la 3e correction du Rhône.	Oui	Modification apportée
28.04.2021	Citec	Explicatif	3,5,8	SPCR	« La troisième correction du Rhône... est une réelle opportunité pour repenser les accès aux berges depuis les localités » : compléter « en lien avec les équipements (portes d'entrées) planifiées dans le cadre de R3 ».	Oui	Modification apportée
28.04.2021	Citec	Stratégique	p.7	SPCR	Les liaisons mobilité douce structurantes vers le fleuve permettent un accès rapide aux berges et sont développées de manière coordonnées avec les portes d'entrée prévues le long du Rhône dans le cadre de la troisième correction »	Oui	Modification apportée

28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	Concernant le développement des transports publics, nous regrettons que la question de la desserte TP du Rhône (comme lieu de loisirs) ne soit pas soulevée. Les digues du Rhône étant appelées à devenir des lieux de détente et de loisirs privilégiés avec la 3ème correction, la stratégie concernant la gestion de leur accessibilité tous modes confondus mériterait d'être évoquée. La mesure TP.4.2 ne mentionne par exemple pas la desserte des accès au Rhône comme besoin/objectif.	Non	L'accessibilité au Rhône est assurée en mobilité douce, En transports publics, la ligne 12.311 dessert la porte d'entrée du Pont de Branson
28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	le réseau MDL piéton est représenté uniquement sur la digue active (« digue à priorité loisirs » du PA-R3) ; pourtant, en ce qui concerne la mobilité piétonne de loisirs, on ne peut pas considérer que la digue active, destinée notamment à accueillir l'axe cyclable cantonal et à être revêtue en conséquence, sera à privilégier pour les marcheurs (promenade, randonnée pédestre). La digue paisible, à priorité nature, sera tout autant si ce n'est mieux adaptée. De ce fait, les deux digues devraient être destinées au réseau MDL piéton. Par contre, l'attribution de la digue active pour le réseau MDL cyclable, telle que reprise dans votre carte « stratégie MD – vélo », reste pleinement valable.	Non	Le concept de mobilité et les stratégies piétons/vélos représentent les différentes lignes de désir, les itinéraires seront consolidés/précisés dans le plan sectoriel de la mobilité douce et en étroite collaboration avec R3
28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	Dans le cadre de la MP I du Coude de Martigny, deux accès supplémentaires sont prévus : l'un à la confluence du Trient, aux confins de la commune de Martigny, mais qui concerne plutôt l'accès depuis Vernayaz, et l'autre à proximité du Pont de Dorénaz, en rive droite. L'accès au Rhône à la confluence du Trient pourrait figurer sur cette carte, tandis que l'accès situé au pont de Dorénaz, sera à prendre en compte dans le PA5 si le périmètre est élargi.	Info	Ces données sont retenues à titre d'information mais pas intégrée aux cartes car hors périmètre de l'agglomération
28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	La passerelle piétonne imaginée par le projet R3 en amont du coude ne figure pas sur la carte « stratégie mobilité douce – piétons ». Il est important que cet ouvrage figure dans les différentes planifications territoriales, dont le PA4, afin qu'il puisse voir le jour.	Oui	Le franchissement a été rajouté sur la carte
28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	Les commentaires liés aux cartes MD doivent préciser ceci : La représentation des réseaux de mobilité douce (piéton, vélo) et les accès au Rhône est à ce jour indicative. La planification de ces réseaux et équipements est du ressort de R3, en coordination avec les services compétents ainsi que, pour ce qui concerne les équipements, avec les communes. Cette planification et coordination sont assurées dans le cadre du développement des projets détaillés R3 (MP I du Coude de Martigny, MA III Trient – Nant de Drance, MP II Riddes-Fully).	Oui	Précision apportée dans la description de la mesure P.MD.4.3.1 Accès aux Rhône depuis les localités
28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	De ce fait, les typologies d'aménagement proposées le long des cours d'eau (largeur, revêtement, signalisation) ne s'appliquent pas au Rhône . Cela doit absolument être mentionné. Par exemple et à titre d'information, la largeur maximale de la route de digue du Rhône est de 3.5m (4m avec les banquettes) eu égard aux exigences de la Confédération concernant l'emprise de R3 sur les surfaces forestières.	Oui	La phrase a été rajoutée
28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	« Sur le principe du droit acquis dans l'espace réservé aux eaux (ERE), le revêtement en dur pourra subsister avec le gabarit existant ; cela concerne en particulier l'axe cyclable cantonal (Route du Rhône) ». La question du droit acquis dans l'ERE n'est pas si simple et ne s'applique pas sans autre à l'ensemble de l'axe cyclable cantonal ; l'analyse approfondie et juridique de la question par notre département et par l'OFEV montre que le droit acquis de l'axe cyclable cantonal ne concerne que l'existence de l'itinéraire (et non son revêtement), et uniquement les tronçons non modifiés par R3 (digues renforcées par exemple). En cas de déplacement de digue et donc de la RR1, seule la LIML s'applique. Le PA ne doit pas être instrumentalisé sur cette question et nous exigeons la suppression de cette phrase erronée. Dans tous les cas, cette considération n'a pas lieu d'être puisque la planification des itinéraires MD sur les digues n'est pas du ressort des communes mais du Canton dans le cadre de R3.	Non	Phrase demandée par le SDM et rajoutée au rapport, à coordonner entre les services concernés. Il est retenu suite au COTECH du 05.07.2021 de maintenir la phrase concernant le revêtement en dur. La phrase complémentaire ajoutée " en effet, les typologies d'aménagement proposées (largeur, revêtement, signalisation) ne s'appliquent pas au Rhône" suffit. De plus, c'est indiqué à plusieurs reprises que c'est au niveau du projet que les types d'aménagement seront coordonnés et définis.
28.04.2021	Citec	Stratégique	p.35 SPCR	Lettre b : « en lien avec la suppression de la RC339 au profit de la troisième correction du Rhône et de la mobilité douce » remplacer par « en lien avec la suppression de la RC339 en raison dans le cadre de la troisième correction du Rhône et de la mobilité douce » (la raison de la suppression est liée à l'élargissement en rive droite (gabarit hydraulique nécessaire) et à la connectivité des milieux Rhône – Follatères ; la création d'un cheminement pédestre en rive droite est une possibilité offerte par ce choix d'aménagement du cours d'eau, elle n'est pas la cause de ce déplacement).	Oui	La modification a été apportée
28.04.2021	Citec	Stratégique	SPCR	L'accès MD/TP à la porte d'entrée/accès au Rhône prévu à la confluence avec la Dranse n'est pas traité (mesures liées aux accès des villages vers le Rhône prévues à l'horizon C) ; il sera à planifier et à coordonner avec R3 dans le cadre du PA5.	Oui	L'accès au Rhône par la Dranse est traité dans la mesure P.MD.4.1.4 qui traite de l'entier de la liaison mobilité douce du Rhône jusqu'à Martigny-Croix
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.1.1 SPCR	OK. Une coordination sera à assurer avec R3 (localisation d'un accès principal au Rhône selon le plan guide du Rhône qui sera développé dans le cadre de la MP II Riddes-Fully). Sous « instances concernées » : ajouter R3	Oui	SPCR rajoutée aux instances concernées
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.1.5 SPCR	Les itinéraires de mobilité douce le long de la Dranse doivent être coordonnés avec les itinéraires de mobilité douce le long du Rhône à leur point de jonction (pont du Courvieux sur la Dranse). Sous instance concernées : ajouter R3	Oui	SPCR rajoutée aux instances concernées
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.3.1 SPCR	Les accès cyclables au Rhône sont traités dans les mesures P.MD.4.1.1, 4.1.2 et 4.1.5. S'agit-il ici d'accès complémentaires piétons et/ou cyclables ? Il serait utile de préciser la distinction faite entre ces différentes mesures et leur complémentarité. Une coordination avec R3 sera à assurer en temps utiles.	Oui	La mesure P.MD.4.3.1 concerne les liaisons vers le Rhône à venir, en complément des mesures prévues (P.MD.4.1, P.MD.4.1.2 et P.MD.4.1.5) et en lien avec les espaces publics du Rhône (plan guide). La mesure P.MD.3.1 est en priorité C et ne fait donc pas (selon DPTA) l'objet de fiche pour cette génération du PA4. Les précisions souhaitées ont toutefois été apportées dans la courte description accompagnant la mesure dans la table des matières.
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.1.5 SFCEP	Contrainte ERE : Cette recommandation devra être prise en compte dans les phases ultérieures de projet des mesures de mobilité douce, en particulier de la mesure P.MD.4.1.5.	Non	Selon préavis du SDT

28.04.2021	Citec	Stratégique	SEFH	Concernant la mobilité autonome, le PDC ne fait pas encore référence à ce type de mobilité. À ce stade, la stratégie cantonale vise en premier lieu à mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement (Objectif 4.3 du Concept cantonal de développement territorial).	Non	Selon préavis du SDT	
28.04.2021	Citec	Stratégique	ch. 4.1.1	SDT	traduire le besoin d'action « Faciliter les accès en transports publics et mobilité douce à la zone industrielle » dans l'objectif S.TP.2 « Rendre les transports publics plus efficaces, accessibles et attractifs ».	Non	Le besoin d'action correspond à la stratégie S.TP.4 " Assurer une desserte en transports publics complète du territoire de l'agglomération"
28.04.2021	Citec	Stratégique	ch. 4.1.2	SDT	Mobilité douce: dans la légende de la figure 8 « Stratégie mobilité douce – vélo », le réseau cyclable de loisirs ne devrait-il pas être représenté en vert clair ?	Oui	La légende a été corrigée
28.04.2021	Citec	Stratégique	ch. 4.1.3	SDT	Transports individuels motorisés: sur la figure 10 « stratégie transports individuels motorisés », certains symboles qui figurent dans la légende ne sont pas représentés sur le schéma.	Oui	Les symboles ont été ré-affichés sur la carte
28.04.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.1	SDT	Lien avec les autres mesures : Ajouter la mesure U.DR.4.1	Info	La mesure a été supprimée
28.04.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.2	SDT	Remplacer le plan de l'interface bus par le plan de l'ensemble de la mesure	Oui	En concertation avec la ville de Martigny et à leur demande, la mesure PM.4.1 (nouvelle numérotation) ne concerne plus que la gare routière (et plus la place de gare qui a été totalement sortie de la mesure). La référence au plan directeur est indiquée dans la fiche de la mesure. C'est le projet qui définit le périmètre. En attente de l'illustration adéquate (à transmettre par la Ville de Martigny suite à sa séance du lundi 12.07.2021, comme convenu le 09.07.2021 avec les STM) pour illustrer cette mesure pour l'heure axée sur la gare routière.
28.04.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.5	SDT	Lien avec les autres mesures : Ajouter la mesure à créer de la zone d'activités économiques de Charrat.	Oui	La mesure U.D.4.10 développement rationnel des zones d'activités économiques a été rajoutée dans le chapitre Lien avec les autres mesures
28.04.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.7	SDT	Description : la maison de la Petite Arvine et le PDR sont cités alors qu'ils n'apparaissent nulle part ailleurs dans le rapport. De plus, la réalisation de ce projet sis en SDA et partiellement en zone de danger rouge du Rhône est aujourd'hui hypothétique. La pertinence de l'emplacement choisit doit être démontrée. Le SDT recommande de supprimer cette référence ou de la coordonner avec la stratégie urbanisation.	Oui	Le PDR a été rajouté dans le chapitre 2.2.4 autres planifications et il en est fait référence dans la fiche urbanisation U.DR.4.1 Équipements et attracteurs de rayonnement régional. Des précisions quant à la coordination nécessaire avec l'urbanisation a été rajoutée dans la fiche de l'interface (en priorité BvE).
28.04.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.3.1	SDT	Les accès cyclables au Rhône sont traités dans les mesures P.MD.4.1.1, 4.1.2 et 4.1.5. S'agit-il ici d'accès complémentaires piétons et/ou cyclables? Il doit être précisé dans la description de la mesure et/ou le calendrier de mise en oeuvre: - la distinction faite entre ces différentes mesures et leur complémentarité ; - que la faisabilité de la mise en oeuvre de ces mesures et leur impact sur l'agriculture devront être vérifiés dans les phases ultérieures de la planification, notamment les éventuelles emprises sur les SDA ; - Que la planification des accroches avec le projet Rhône est du ressort de R3, en coordination avec les services compétents ainsi que, pour ce qui concerne les équipements, avec les communes. Cette planification et coordination sont assurées dans le cadre du développement des projets détaillés R3 (MP I du Coude de Martigny, MA III Trient – Nant de Drance, MP II Riddes-Fully. Le PA4 donne un cadre d'orientation qui sera à préciser dans les planifications de détail. La description de la mesure P.R.4.2 doit être complétée dans ce sens.	Oui	La mesure P.MD.4.3.1 concerne les liaisons vers le Rhône à venir, en complément des mesures prévues (P.MD.4.1, P.MD.4.1.2 et P.MD.4.1.5) et en lien avec les espaces publics du Rhône (plan guide). La mesure P.MD.3.1 est en priorité C et ne fait donc pas (selon DPTA) l'objet de fiche pour cette génération du PA4. Les précisions souhaitées ont toutefois été apportées dans la courte description accompagnant la mesure dans la table des matières.
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.1	SDM	Le SDT demande de préciser dans les fiches de mesures concernées que le Plan sectoriel mobilité douce en cours précisera les itinéraires MD présentés et le type d'aménagement. Les mesures P.MD.4.1 et 4.2 sont notamment concernées	Oui	Le plan sectoriel est mentionné dans la stratégie MD et dans les fiches concernées
28.04.2021	Citec	Explicatif		SDM	Transport publics - dans le cadre des lignes TRV, le SDM a étudié un développement de la ligne 12.311 Sion - Martigny qui vise à offrir des correspondances en gare de Riddes et établir un horaire cadencé 30' ...	Oui	Mention rajoutée dans le chapitre stratégie transports publics
28.04.2021	Citec	Explicatif	Ch. 2.3.2	SDM	Au chapitre 2.3.2 et/ou au chap 3.5.8, mentionner le développement en cours d'un plan sectoriel MD axe principalement sur la mobilité douce quotidienne conjointement par le SDM et les communes de l'agglomération dans le but de déterminer les itinéraires à aménager et le type d'aménagement à appliquer	Oui	Mention rajoutée dans le chapitre stratégie mobilité douce
28.04.2021	Citec	Stratégique	ch. 4.1.1	SDM	Disposer d'un réseau de bus d'agglomération à propulsion alternative (électrique, hydrogène, etc.) pour ne pas fermer la porte si d'autres modes que l'électrique s'avèrent plus intéressants.	Oui	Modification apportée dans la stratégie concernée
28.04.2021	Citec	Stratégique	p.20	SDM	un réseau qualitatif (continu, intuitif et sécurisé)	Oui	Modification apportée
28.04.2021	Citec	Stratégique	p.20	SDM	"à condition que la qualité de l'infrastructure mobilité douce (efficacité, fonctionnalité et sécurité) soit garantie	Oui	Modification apportée
28.04.2021	Citec	Stratégique	S.MD	ARVr	Plan mobilité sectoriel en cours à l'échelle de 4 communes (Martigny, Martigny-Combe, Saxon et Fully) - le mentionner dans le texte de la stratégie MD + dans les mesures où cela est pertinent d'indiquer que le tracé de l'itinéraire MD sera défini plus précisément, je pense notamment à Charrat-Martigny ;	Oui	Le plan sectoriel mobilité douce est mentionné dans la stratégie mobilité douce et dans les fiches mobilité douce
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.GT.4.2.2	ARVr	Priorité A de la mesure P.GT.4.2.2 contrôle accès avenue de Fully serait possible ou pertinent ? dans l'idée de renforcer les mesures infra TP ;	Non	La mesure est maintenue en priorité B
28.04.2021	Citec	Opérationnel	TP.4.1	ARVr	Mentionner la consultation de la nouvelle loi sur les TP (LTP) qui va a priori débiter avant le dépôt du PA ? Cela pourrait être un signal positif vis-à-vis de la Confédération pour le cofinancement d'éventuelles futures lignes d'agglomération dans la nouvelle fiche réseau agglomération ?	Oui	L'information est mentionnée dans la fiche sur le réseau de bus d'agglomération

28.04.2021	Citec	Stratégique	S.TP	ARVr	Étapiser un rabattement TP sur Charrat ?	Non	Le rabattement de Fully sur le train est planifié en mobilité douce (mesure ad hoc) sur Charrat-Fully et en bus (mesures ad hoc) sur Martigny.
28.04.2021	Citec	Stratégique	S.TP	ARVr	De manière générale, ne pas oublier d'expliquer ce qui est clair pour nous, mais qui ne l'ai pas pour la Confédération même si hors du périmètre aggro. Je pense par ex. au rabattement TRV sur la gare de Riddes qui peut aider à comprendre les choix stratégiques effectués.	Oui	précision apportée dans la stratégie transports publics
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.1.6	ARVr	Passerelle mobilité douce Martigny-Vernayaz: en faire une fiche de documentation?	Non	La passerelle mobilité douce sur le Trient est mentionnée dans la fiche concernant la liaison Martigny-Vernayaz
28.04.2021	Citec	Opérationnel	TP.4.1	ARVr	l'amélioration de la desserte 12.311. Pour info le coût a été évalué à environ 350'000.-. A voir à quel tempo les communes souhaiteront la mettre en œuvre... Je me pose la question dans le cadre d'une éventuelle fiche transports publics agglomérations, est-ce que typiquement l'aménagement d'un rebroussement à la hauteur du centre commercial COOP pourrait en faire partie (mesures infrastructurelles rebroussement bus ? à ma connaissance il n'y en a pas d'autres...) Le SDM a sauf erreur prévu un giratoire à cet endroit à moyen terme, mais je ne connais pas le calendrier...	Non	Giratoire a priori planifié avant pour sécuriser le carrefour (et pas directement pour le rebroussement bus à venir, selon décision des communes à moyen/long terme). Pas de nouvelle fiche de mesure (décision du COTECH du 05.07.2021)
28.04.2021	Citec	Opérationnel	P.VAB	Fully	Une question sur le nbre d'arrêt pris pour la mesure P.VAB.4.1.1 : 15 à Fully pour ligne 12.311 = sur territoire de Fully ou sur l'ensemble de la ligne 12.311 dans périmètre d'agglo ? Prévu abribus dans les 2 sens du coup ? (car passablement d'arrêts déjà équipés...)	Oui	Le nombre d'arrêt concerné a été rectifié
28.06.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.1	Ville de Martigny	Une correction sur la mise à jour des coûts pour la mesure PM.4.1, Interface de la gare de Martigny, suite aux séances avec les partenaires, doit être apportée. En effet, un montant de CHF 3'015'000.- doit être ajouté aux CHF 8'960'000.- pour les travaux supplémentaires du passage piétons sous voie TMR/CFF.	Non	Le passage inférieur est, a priori, cofinancé par le FAIF selon discussion avec les STM du 09.07.2021. Il est donc proposé de maintenir le montant initial de 8'960'000.-. A confirmer au COPIL.
28.06.2021	Citec	Stratégique	p.192	Ville de Martigny	Il manque la priorité A pour la passerelle des Creusats	Oui	Priorité A rajoutée
28.06.2021	Citec	Opérationnel	p.5	Ville de Martigny	p.5 et fiche associée passage (P.GT.4.2.1) Faraday : toujours actuel ? → Non	Non	La mesure est maintenue selon indications de Frédéric Gay du 09.07.2021 (dépose scolaire devant le centre scolaire de Près Magnin)
28.06.2021	Citec	Opérationnel	P.MD.4.1.6	Ville de Martigny	est-ce que l'on garde la passerelle de Martigny-Croix (P.MD.4.1.6) dans le PA4, évolution avec nouveau projet LG ? → Fiche à conserver dans le PA	Info	Fiche maintenue dans le PA4
28.06.2021	Citec	Opérationnel	MS.4.1 /VS-14	Ville de Martigny	MS.4.1 / VS-14 Nouvelle halte (ferroviaire) de Martigny-Expo (PRODES) Martigny Expo : TMR n'a pas encore effectué le choix définitif, selon dernière discussion : judicieux de mettre ainsi ? → Il est trop tôt pour se déterminer, ce point sera traité lors du Conseil du 17 août 2021.	Non	Il s'agit d'une fiche d'information (donc sans cofinancement possible via le PA4) concernant la mesure de planification supérieure PRODES exigée par les DPTA. Comme convenu avec Stéphane Jordan le 09.07.2021, il n'est donc, a priori, pas attendu de détermination de la part du Conseil
28.06.2021	Citec	Opérationnel	CR.4.1	Ville de Martigny	CR.4.1 Liaison routière Ottan - Léman Correction orthographique dans état attendu : milieu 2ème ligne (lesécurisant)	Oui	Modification apportée
28.06.2021	Citec	Opérationnel	P.VSR.4.1.2	Ville de Martigny	P.VSR.4.1.2 Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard probablement suppression des places de parc longitudinales → Enlever le mot « suppression » et remplacer par « porter une réflexion »	Oui	Modification apportée
28.06.2021	Citec	Opérationnel	P.GT.4.2.1	Ville de Martigny	P.GT.4.2.1 Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus toujours d'actualité → Non	Non	La mesure est maintenue selon indications de Frédéric Gay du 09.07.2021 (dépose scolaire devant le centre scolaire de Près Magnin)
28.06.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.1	Ville de Martigny	PM.4.1 Interface de la gare de Martigny Changer l'image du hub de la gare plus d'actualité et mettre à jour le prix selon le dernier devis de FG → Nous proposons d'insérer le plan du périmètre d'étude en cours de réflexion à la place de cette image qui n'est plus actuelle	Oui	Zoom du plan à plus large échelle sur la gare routière bus et vélo (qui correspond au contenu de la mesure). Transmettre les plans à jour à Citec comme convenu le 09.07.2021 avec les STM
28.06.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.2	Ville de Martigny	PM.4.2 Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux état attendu : toujours d'actualité ? → Non, projet modifié plus simple, seulement un couvert. Ce point sera traité lors de la séance de Conseil du 17 août 2021	Oui	Comme convenu avec Frédéric Gay le 09.07.2021, suppression de la mention de parking vélo sécurisé (parking vélo couvert et arceaux seulement).
28.06.2021	Citec	Opérationnel	PM.4.3	Ville de Martigny	PM.4.3 Interface de hub de Martigny-Croix hub de Martigny Combe : plan : modifier ou supprimer la partie pique-nique qui n'est plus si conforme → Plan à modifier car plus à jour	Oui	ansmettre les plans à jour à Citec comme convenu le 09.07.2021 avec les STM
28.06.2021	Citec	Opérationnel	TP.4.2	Ville de Martigny	TP.4.2 Réseau de bus d'agglomération passage au ¼ heure entre Mazembroz et Martigny : est-ce juste ? → Non ½ heure	Non	A long terme l'objectif est d'augmenter la cadence au 1/4 d'heure, sinon la mesure ne propose pas d'amélioration (la demi-heure étant instaurée en décembre 2021) Il est important de mentionner cette évolution envisagée à moyen-long terme. A trancher par le COPIL
28.06.2021	Citec	Opérationnel	GM.4.1	Ville de Martigny	GM.4.1 communauté tarifaire → Abonnement commun, signification dans la pratique ? réseau ? → Rien à coordonner avec Smart Mobility, le projet a été abandonné	Oui	mention au projet Smart Mobilité sera supprimée dans la fiche et dans le rapport.

Annexes

05 | Informations publique et retours

Extrait du site internet pour la consultation publique de mars 2021

<https://agglo-coude-rhone.ch/> :

The screenshot shows the homepage of the Agglomération Coude du Rhône website. At the top left is the logo for 'agglo Coude du Rhône Ensemble pour demain'. To the right are navigation links: 'Communes', 'Carte', 'Mesures', 'A propos', and a button 'Autour de chez vous' with a location pin icon. The main heading is 'Agglomération Coude du Rhône'. Below it, a paragraph states: 'Les 3 communes du Projet d'agglomération (PA) et les 18 communes du Plan Directeur intercommunal (PDi) travaillent ensemble pour répondre aux nouveaux défis de l'aménagement du territoire et de la mobilité pour soutenir un développement harmonieux de la région du Coude du Rhône. Votre avis nous intéresse ! N'hésitez pas à nous faire part de vos commentaires sur les mesures proposées d'ici à la fin mars.' Below the text are two buttons: 'Communes concernées →' and 'L'Agglo c'est quoi ? →'. Further down are three circular icons on sticks: a building, a bicycle, and a tree. On the right, a large yellow box contains the text 'Les mesures autour de chez vous' and a search form with 'Votre Lieu' and a 'Rechercher →' button.

The screenshot shows the 'Carte' (Map) section of the website. The top navigation bar includes 'agglo Coude du Rhône Ensemble pour demain', 'Communes', 'Carte' (highlighted), 'Mesures', 'A propos', and 'Autour de chez vous'. Below the navigation bar, there are three filter buttons: 'MOBILITÉ', 'PAYSAGE', and 'URBANISATION'. The main map area shows a topographic view of the region. A pop-up window for 'Martigny PLATEFORMES MULTIMODALES Interface de la gare de Martigny' is displayed. It features a photo of a bus stop, a '2' in a speech bubble, and the text: 'Lieu d'intermodalité (noeud ferroviaire transfrontalier/national/régional, point de rabattement des bus régionaux et urbains, etc.), la gare de Martigny souffre de son caractère très routier. Aujourd'hui,...'. Below the text is 'Priorité A 2024-2028' and a 'en savoir plus →' button. At the bottom of the map, a legend identifies three types of boundaries: 'Périmètre VACO' (dashed line), 'Projet d'agglomération' (solid line), and 'Plan Directeur intercommunal' (dotted line).

Martigny • MOBILITÉ DOUCE

Aménagement cyclable sur l'avenue du Gd-St-Bernard à Martigny



Le diagnostic a permis de relever le fort potentiel de l'agglomération du Coude du Rhône en termes de déplacements modes doux (topographie, relatives courtes distances,...

Priorité A
2024-2028



[en savoir plus →](#)

Martigny, Martigny-Combe • INFRASTRUCTURES POUR BUS / TP

Electrification du réseau de bus urbains



Les bus utilisés aujourd'hui pour l'exploitation du réseau urbain (trois lignes) sont à traction diesel.

Priorité A
2024-2028



[en savoir plus →](#)

Fully, Martigny • MOBILITÉ DOUCE

Liaison cyclable entre Martigny et Fully



Le diagnostic a permis de relever le fort potentiel de l'agglomération du Coude du Rhône en termes de déplacements modes doux (topographie, relatives courtes distances,...

Priorité A
2024-2028



[en savoir plus →](#)

Densification

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
U.D.4.1	Secteur stratégique "Prés Magnin"	A	La proposition de garder la parcelle la plus proche de la gare pour y construire un ECO-quartier a été évoquée en commission édilité, mais non retenue, cela me paraît vraiment dommage de ne pas saisir cette opportunité de faire de l'habitat différent à Martigny!	lieu propice pour un écoquartier	Le niveau de détail du type de quartier ne semble pas encore arrêté au niveau de la commune de Martigny. La fiche de mesure ne va de fait pas dans ce niveau de détail. Mais il est évident et presque obligatoire que le futur quartier devra répondre aux objectifs environnementaux.
U.D.4.2	Secteur stratégique "Périmètre de la gare"	B			
U.D.4.3	Secteur stratégique "Place de Rome"	A	Pour faire court, c'est bientôt le moment... tout comme une patinoire, mais bon ça faudra encore attendre N'importe quel projet serait mieux que la vision actuelle de l'entrée de ville. La place de Rome grâce aux arbres est un parking potable à côté du « parking provisoire » du Groupe Mutuelle...		RàS. Le fait de pointer la place de Rome dans une fiche du projet d'agglomération renforcera sa légitimité et a priori ses chances de réalisation.
U.D.4.4	Secteur stratégique "Portes de la Dranse"	A	Ce projet est vivement encouragé pour redynamiser cette zone oubliée qui paraît être clairement abandonnée par ses propriétaires. Une attention particulière devrait être portée au bruit généré par le tunnel et qui grésille une grande partie de la nuit, pour les habitants situés au bourg (quartier crypte) notamment. Est-ce qu'il serait également prévu dans cette zone une liaison câblée vers Ravoire, à proximité de la zone multimodale prévue sur la gare de My-Croix ?	question des nuisances sonores (tunnel) et liaison câblée vers Ravoire	Pour la liaison câblée vers Ravoire, à confirmer par Citec, mais projet pas assez mûr pour être évoqué dans le PA. La question des nuisances sonores sera bien évidemment prise en compte dans la définition du projet de détail du futur quartier des Portes de la Dranse. P
U.D.4.5	Secteur stratégique "Ancienne usine d'aluminium"	B/C	Très positif d'envisager une réaffectation du secteur, qui sera notamment intéressant de coupler aux réflexions futures de desserte en TP, de la ligne 12.203.		En cas de développement de ce secteur, les potentiels 3'500 habitants /emplois futurs devront bénéficier d'une desserte TP.
U.D.4.6	Secteur stratégique "Portes du Rhône"	B			
U.D.4.7	Secteur stratégique "Prévent Nord"	B	On peut imaginer dans ces bâtiments un nombre élevé d'appartements et de personnes. Comment allez-vous faire pour protéger les habitants de la route cantonale déjà à gros trafic actuellement ? Cette route qui passe au centre des villages mérite réflexion et beaucoup d'attention. Quelle densité pour ce secteur avec quelle hauteur maximale pour les futurs bâtiments? La densification du centre de Fully est primordiale pour l'urbanisme de demain, mais ici on se trouve à l'extérieur du centre, à plus de 500 mètres. Le trafic est déjà très fort sur cet axe. La circulation sera-t-elle envoyée sur la route le long du canal ou sur l'arrière? Un concept de mobilité est-il étudié pour éviter que ce quartier ne devienne invivable? Des commerces de proximité seront-ils encouragés en rez ? Lors de l'achat de notre appartement en PPE, le terrain voisin « Roduit Plants » se trouvait en moyenne densité, U = 0,3, hauteur, 3 niveaux, 11 m. max., distance 1/2 hauteur – minimum 3 m. du voisin. Les projets d'aménagement de la zone à bâtir et de densification vont amener beaucoup de nuisances aux voisins : hauteur des bâtiments – bruits – circulation – place de parc – valeur de notre bien, etc. On vous demande de penser à ces problèmes lors du changement d'affectation de cette zone.	question du trafic à proximité et des nuisances pour le voisinage	L'augmentation de la population, pas seulement celle évoquée dans le cadre de Prévent Nord, mais celle attendue sur l'ensemble de la commune de Fully va indéniablement augmenter le trafic sur cet axe, qui concentre la grande majorité du trafic routier. Le projet de détail du futur quartier de Prévent Nord devra bien évidemment prendre en considération ces questions de nuisances liées à la route, par exemple par la forme des futurs bâtiments, les affectations des surfaces les plus proches de la route (bureaux, commerces, services, parking silo), mais également par l'organisation interne des bâtiments en favorisant les pièces de vie à l'opposé des nuisances par exemple). De nombreux projets de logements se développent le long d'axes supportant un trafic journalier moyen plus important. Il ne s'agit donc pas là d'un frein, mais d'un élément central à intégrer dès les premières réflexions.
U.D.4.8	Développement et protection du patrimoine bâti	A/B			
U.D.4.9	Densification douce de la zone villa	A/B/C			
U.D.4.10	Développement rationnel des zones d'activités économiques	A			

Espaces publics

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
U.EP.4.1	Requalification des espaces publics	A			
U.EP.4.2	Requalification des espaces publics : axe structurant du Gd-St-Bernard	A/B	Bonjour, le nouvel espace aménagé devant le moulin Semblanet, au-dessus du nouveau parking souterrain du Bourg, est très joliment aménagé, mais ne laisse aucune possibilité de se poser, se rencontrer, de jouer pour les enfants. Un très bel espace vert complètement inutile a été créé, alors qu'un parc de jeux pour les enfants, une fontaine, des bancs publics, arbres, tables de pique-nique, scène de spectacle auraient eu une plus grande utilité dans ce quartier pour donner l'envie à la population de se réunir et se rencontrer.		
U.EP.4.3	Requalification des espaces publics : axe structurant du Chemin du Milieu	B	Jamais trop tard pour bien faire. Le chemin du Milieu a déjà été bien aménagé.		
U.EP.4.4	Requalification des espaces publics : axe structurant Avenue du Simplon	B/C			
U.EP.4.5	Requalification des espaces publics : axe structurant Fully	A/B	Non, trop d'obstacles et de dangers sur la rive droite du canal. Beaucoup de piétons, parents, grands-parents avec des enfants, promeneurs de chiens, chaises roulantes, sorties de véhicules rarement visibles, etc. Bien sûr, les cyclistes plus lents, enfants, jeunes écoliers, personnes plus âgées pourront toujours utiliser la rive droite du canal, mais, comme les gens sont toujours plus nombreux à rallier Vers-l'Eglise à vélo pour leurs besoins (achats, médecin, dentiste et autres commerces ou services), les vélos rapides, vélos électriques, cyclistes sportifs, cyclomoteurs seraient bien plus à l'aise sur une piste cyclable fluide, combinée avec la route cantonale rive gauche du canal. C'est justement cette route cantonale qui doit être repensée (vitesse plus réduite dans les zones densément habitées, gros du trafic reporté sur la route cantonale entre Saxon et Martigny et l'autoroute, etc., à « creuser »). De nouvelles habitudes à prendre pour une meilleure qualité de vie... Attention ! L'axe structurant passe désormais au beau milieu des villages, depuis la construction de nouveaux quartiers d'habitation. Avec tous les problèmes qui en découlent. Il importe d'en tenir compte.		Remarque pour Citec, avec un conflit annoncé entre les cyclistes rapides et les autres modes doux (à long terme création piste cyclable envisageable sur RC ou sur un autre itinéraire ?). La fiche DM41 pourrait-elle préciser que des mesures de modération des vitesses cyclables seront également prises ? Si envisageable, la fiche UEP45 sera également complétée en ce sens.
U.EP.4.6	Requalification des espaces publics : axe structurant Fully – Charrat	A/B			

Franges et nature

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
U.N.4.1	Traitement des franges urbaines	A	Pourquoi ne pas demander une compensation écologique à chaque permis de construire/rénovation? La mise en place d'une mesure (par exemple plantation d'une haie indigène) serait nécessaire à l'obtention du permis d'habiter. Cela pourrait participer à cette perméabilité biologique.		Il s'agit là d'un excellent exemple de mesure qui pourrait être mise sur pied dans le cadre du traitement de détail de ces franges urbaines. C'est une mesure qui pourra être prise par les communes lorsqu'elles devront définir des exigences pour la gestion de ces franges urbaines.
U.N.4.2	Nature en ville	A/B	En effet, le lit de la Dranse ainsi que le coteau du Mont Chemin sont envahis de Buddleia sans qu'aucune action soit entreprise pour favoriser les espèces locales, on pourrait par exemple planter une châtaigneraie au pied du Mont chemin qui plairait à la population (actuellement il reste quelques arbres au bord du bisse, preuve que le biotope leur conviendrait).	Favoriser les espèces locales	Illustration par un exemple de détail de la fiche nature en ville qui n'atteint pas ce niveau de précision. La proposition, pertinente, mérite d'être remontée à la commune de Martigny.

Développement régional

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
U.DR.4.1	Équipements et attracteurs de rayonnement régional	A			

Mesures mobilité

Mesure de rang supérieur

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
MS.4.1 / VS-14	Nouvelle halte (ferroviaire) Martigny-Expo (PRODES)	-			-

Capacité des routes

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
CR.4.1	Liaison routière Ottan – Léman	A	Le passage des Fumeaux est très dangereux : passage-à-niveau, présélection et route à deux pistes... La liaison d'Ottan est indispensable ! Très étonné de ne voir aucun aménagement ou projet concernant la zone du Rosel / Route des Îles entre Martigny et Vernayaz. Que ce soit pour le paysage et la mobilité.	mesure importante pour la sécurité question de la zone du Rosel	Le rapport tiendra compte de l'intérêt de cette mesure du point de vue de la sécurité pour tous les modes. Si des aménagements sont nécessaires, prévoir quelque chose au niveau de la mobilité douce (même si mobilité douce de loisirs)

Gestion du trafic – Paquet de mesures

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.GT.4.2.1	Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus	B			Un giratoire à Faraday, qu'en pense la commune? Est-ce un besoin?
P.GT.4.2.2	Voie bus en entrée de ville de Martigny (av. de Fully)	B	Pour décharger le trafic routier en entrée de ville, ne vaudrait-il pas la peine d'inclure dans le projet agglo des gares d'échanges qui permettent aux automobilistes de rejoindre une gare hors de la ville de Martigny et de rentrer en ville en train. Une fois en ville, les pendulaires pourraient profiter d'une augmentation de la cadence des transports publics sur l'artère principale de la ville (entre les deux gares de la ville). Exemple gare d'échange à Sembrancher et gare d'échange à Riddes. Considérant l'importante fréquentation motorisée de la Rue Faraday, il serait opportun de créer un giratoire à sa jonction avec la route du Simplon (RC 9).	proposition pour une gare d'échange	Cet objectif est partagé, mais à l'échelle régionale du PDi (plus large que le PA4) . À l'échelle locale de Martigny, les P+marche ou P+vélo assurent ce rôle

Valorisation / sécurité de l'espace routier – Paquet de mesures - Priorité A

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.VSR.4.1.1	Requalification de l'axe Léman-Neuville à Martigny	A			-
P.VSR.4.1.2	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	A			-

Valorisation / sécurité de l'espace routier – Paquet de mesures - Priorité B

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.VSR.4.2.1	Requalification de l'axe du Simplon à Martigny	B			-

Plateformes multimodales

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
PM.4.1	Interface de la gare de Martigny	A	<p>Bonjour Mesdames et Messieurs,</p> <p>L'association de bénévoles préservant le matériel roulant ferroviaire historique du chemin de fer Martigny-Châtelard (www.trainostalgique-trient.ch) a un important parc de véhicules représentant tout le patrimoine ferroviaire, technique, historique et touristique de Martigny et de la Vallée du Trient. Nous avons le soutien des communes de Martigny et de la Vallée, mais aussi de Mr Gianadda, ainsi que la Loterie Romande et Pro Patria.</p> <p>Notre dépôt avec les trains historiques se trouve vers la gare CFF de Martigny (grand hangar bleu) et nous collaborons avec les TMR et les CFF. Nous sommes situés en plein dans une zone susceptible d'importants changements d'aménagement et nous craignons pour notre avenir et notre accès à la ligne du Martigny-Châtelard (voie traversant la place de la gare).</p> <p>Nous ne sommes pas opposés aux projets, mais nous souhaiterions vous faire visiter notre dépôt, locaux et vieux trains pour que puissiez vous rendre compte de notre situation délicate et pouvoir discuter de l'avenir du quartier de la gare et de la gare routière afin que notre association puisse être intégrée aux projets.</p> <p>Ne pas oublier l'accès cyclable à la gare, depuis toutes les directions... J'ai des enfants et nous prenons régulièrement le train avec les vélos. Pour l'instant, ce n'est pas fou les aménagements...</p>	<p>Dans quelle mesure l'association Train Nostalgique du Trient (dépôt situé à la gare) pourrait être insérée dans les nouveaux aménagements de la gare ?</p>	<p>Acteurs (association Train Nostalgique du Trient) à rajouter dans la fiche de la mesure sous instances concernées</p>
PM.4.2	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	A	<p>Très bonne initiative. Ce passage à niveau pour les voitures est très dangereux (piste double, plus présélection plus passage-à-niveau. La route d'Ottan reste une obligation !</p>		-
PM.4.3	Interface du hub de Martigny-Croix	A	<p>La passerelle de franchissement de la Dranse devrait s'inscrire dans une vision de mobilité douce globale, en lien avec Bovernier (à vélo hors trafic) et si possible Chemin (vélo hors trafic pour traverser Martigny : vélo de course et VTT, pendulaire électrique)</p> <p>Globalement projet très intéressant, notamment pour offrir un noeud de correspondance des lignes de Ravoire, Trient, Chemin, et pourquoi pas avec la ligne internationale Aoste. Serait vraiment judicieux, d'avoir un P+R offrant la possibilité aux pendulaires (très tôt matin/tard soir) d'avoir des correspondances vers My CFF, puis LS ou Bern via cette plateforme d'échange, avec de facto un potentiel de fréquentation supplémentaire sur le St-Bernard Express, tout cela sans s'engager dans la zone ville. Par contre, il serait dommage de ne pas intégrer directement les possibilités de correspondance bus – train également pour PMR, et la desserte plus fréquente de la gare de My-Croix, par RegionAlps (actuellement cadence horaire). Joli projet; on se réjouit d'en savoir plus.</p> <p>Il manque la description du projet « Liaison câblée » Martigny-Ravoire présentée dans la stratégie sectorielle – figure 5, réf. 4.1 stratégie mobilité 15241.3.</p>	<p>possibilité d'y intégrer d'autres correspondances (Ravoire, Trient, Chemin)</p>	<p>Les lignes régionales (Ravoire/Trient) sont rabattues sur la gare principale de Martigny (correspondance les lignes IR/RE et la ligne du Martigny-Orsères).</p> <p>Le projet de liaison par câble est en priorité C, car pas encore mature à ce stade, donc pas de fiche consacrée à ce projet.</p>
PM.4.4	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	A	<p>Amélioration du flux et du reflux des piétons et des cyclistes entre les villages de Charrat et la gare CFF Charrat-Fully. Ces piétons et cyclistes, en majorité des élèves usagers du chemin de fer, empruntent l'Impasse des Ruches et traversent la route du Simplon (RC 9), et inversement. Le passage protégé se trouve décalé vers l'Ouest par rapport à l'axe Impasse des Ruches-Place de la Gare. La solution pourrait être la création d'un passage inférieur, pour piétons et cyclistes, sous la route cantonale.</p> <p>Cette réalisation, outre de sécuriser piétons et cyclistes, permettrait de faire l'économie de deux auxiliaires de sécurité, quatre fois par jour, en périodes scolaires.</p>		<p>Le besoin de sécuriser la traversée a été identifié et sera intégré au projet en cours de réaménagement de la gare de Charrat-Fully.</p>

PM.4.5	Interface de la liaison par câble Fully-Chiboz	BvE	<p>Super projet de télé qui permettrait à plein d'habitants de regagner la plaine ou de remonter aisément sans risque le passage de l'avalanche. De plus une revalorisation des hauts de Fully tant au niveau touristique qu'au niveau immobilier. Un tourisme doux plus local qu'en été ou beaucoup de monde y accède par la route.</p> <p>Super pour nous qui avons chalet La colonie de Sorniot Moins de trafic routier Bon pour le tourisme</p> <p>100% pour le projet de téléphérique qui permettra l'accès au village de Chiboz toute l'année, sans se soucier de la neige, du danger d'avalanche ni des risques de ravine durant les orages estivaux. Le hameau compte une bonne centaine de villageois qui occupent leur chalet de façon pendulaire pour la plupart et qui pourront y résider à l'année comme le font déjà quelques-uns actuellement avec beaucoup d'inconvénients. De plus il y aura peu de perturbations pour la faune et la flore, car une ligne câblée existe déjà pour le transport de marchandises.</p> <p>À 100% avec le projet de téléphérique reliant la plaine de Fully à Chiboz afin de permettre aux habitants de se rendre chez eux été comme hiver, sans se soucier de la neige, du risque d'avalanche ou du risque de ravine durant les orages estivaux. De plus l'impact naturel vis-à-vis de la faune et la flore ne sera que très faiblement impacté, car une ligne câblée est déjà existante pour le transport de marchandises.</p> <p>Un joli projet alliant praticité, sécurité et tourisme local.</p>	<p>mesure globalement très appréciée (sécurisation de l'accès, tourisme)</p> <p>Certains commentaires posent par contre la question de l'utilité de cette liaison</p> <p>proposition d'interdire l'accès à Chiboz par la route</p>	<p>Ces inputs seront à intégrer aux réflexions en cours du côté de Fully/SDM. En priorité BvE dorénavant en vue du PA5.</p>
			<p>Ce projet est un vrai plus pour développer le tourisme doux sur les hauts de Fully. Quand je vois le nombre de promeneurs qui se déplacent de toute la Suisse-Romande et qui prennent des risques en traversant l'avalanche pour venir profiter du soleil de Chiboz au printemps je me dis qu'un accès sécurisé ne serait pas un luxe. D'autre part il permettrait aux randonneurs durant la belle saison d'accéder aux hauts de Fully ou de rejoindre la plaine et les transports publics via un bus navette entre Chiboz et l'Erié.</p> <p>Nécessaire pour les proprios de chalets, Bon pour le tourisme, moins de voitures sur la route</p> <p>Un projet que nous attendons toutes et tous. Surtout pour la sécurité. Il n'est pas évident de traverser le couloir de « l'Echerche ». Les avalanches se suivent et ne se ressemblent pas. Cette année, elle fait une centaine de mètres de large, il y a trois ans: 25 mètres de haut. Pour ma part, j'insiste vraiment sur la sécurité et en priorité.</p> <p>Une superbe idée pour développer un tourisme doux sur les Hauts de Fully. Un bus navette électrique Chiboz- L'Erié, une liaison en plaine avec le train et, Car postal et nous pourrions partager avec tous les amoureux de grands espaces et de nature notre belle région.</p> <p>Cette liaison est plus que nécessaire! Il en va pour la sécurité des personnes, que ce soit l'hiver (par la traversée de l'avalanche) ou de l'été (par de grosses ravines et des chutes de pierres) et pour désengorger le trafic sur les hauteurs (tourisme doux) ...</p> <p>Ce serait top pour Chiboz et pour des séjours hiver sécurisés</p> <p>Un projet responsable qui garantit un accès toute l'année à Chiboz et durant la belle saison une plus-value pour le tourisme doux : nombreuses randonnées pédestres ou cyclistes sur les hauts de Fully !</p>		
			<p>Avec le téléphérique petits et grands pourront se rendre à l'alpage de Randonnaz pour l'inalpe en toute sécurité, pour le sérac et fromage si délicieux et pourquoi pas reprendre la messe à l'oratoire mémoire du village détruit il y a bientôt 100 ans.</p> <p>En l'état actuel des choses, il y a un panneau à la sortie de Buitonnaz « Interdiction général de circuler » donc pour les habitants de Chiboz ils prennent sur eux une grande responsabilité et des risques inconsidérés pour accéder à leur maison ou leur chalet de vacances! C'est pour cela que ce téléphérique est vraiment important pour les habitants et les touristes à venir qui pourront y venir en toute sécurité.</p> <p>Imaginez le rêve d' un mariage dans la magnifique chapelle de Chiboz :pas de soucis de covoiturage de peur de la route ou de place de parc!!! Imaginez une sortie de classe de vos enfants au Moulin de Chiboz-Randonne une belle journée de ballade un pique-nique et un voyage en télé !!!! D'un point de vue touristique, il a tout pour lui!!! Mais aussi ce téléphérique devient vraiment indispensable pour nous gens du hameau, l'avalanche que nous devons traverser pour rejoindre Chiboz est toujours source de stress et de danger. Un énorme OUI pour ce projet tant attendu !!!!</p> <p>Un projet exceptionnel qui permettrait d'accéder en toute sécurité aux Hauts de Fully. Pour développer un tourisme doux... Une opportunité à saisir !</p> <p>Le coût d'entretien de la route ne va pas disparaître avec le télé, il sera juste répercuté sur la commune... Ok pour un télé si la route devient interdite à la circulation, aussi pour les gens de Chiboz ! 😊 Ça ne doit pas servir que pour l'hiver.</p>		

		<p>Un projet nécessaire et tant attendu. D'une première part au niveau sécurité par rapport au passage du torrent (avalanches et ravines l'été). Ensuite et tout aussi important le développement des hauts de Fully par l'accès facilité aux beaux sommets de notre région, lacs, cabanes. Un plus pour la mobilité douce, ballades pédestres et cyclistes. À 100% pour la réalisation de ce projet.</p> <p>Ce projet permettra une liaison directe gare de Martigny – Chiboz -Tour des Muerans, parcours très fréquenté à la belle saison comme le tour du Chavalard.</p> <p>Il permettra un développement des parcours VTT et vélos électriques avec la station d'Ovronnaz et le village de Saillon par la passerelle à FARINET.</p> <p>Le télé pourra servir pour l'initiation d'une école de parapentes à Chiboz ou Randonne.</p> <p>La liaison plaine-montagne complètera l'offre des sentiers didactiques du PDR Destination Petite Arvine, en facilitant l'accès à l'alpage de Randonne où sa modernisation en fera un lieu de présentation-vente de produits du terroir.</p> <p>Pour les promeneurs de moyenne altitude, le circuit par Ovronnaz permettra un retour en plaine par un autre moyen de transport public.</p> <p>Le télé permettra aussi de développer l'offre de chambres d'hôtes sur Chiboz.</p> <p>Plus terre à terre, les frais d'ouverture de la route au printemps seront moindres du fait de ne pas avoir de date impérative pour l'ouverture de la route en dégageant l'avalanche du torrent de l'Echerche.</p> <p>Le télé permettra aussi à des ménages de tous âges de s'installer à l'année à Chiboz et ainsi faire revivre ce lieu historique, berceau de la population de Fully.</p> <p>L'attrait touristique du télé sera également profitable aux commerces de plaine (caves, restaurants, oenothèques, etc.)</p>	
		<p>Un projet qui pourrait bénéficier aux habitants et à la commune de Fully.</p> <p>La première des choses pour moi est la sécurité au passage du torrent de l'Echerche, nous pourrions aussi garantir une évacuation en cas de mauvais temps l'hiver pour les habitants de Chiboz. Économiquement parlant, la route reviendra avec ou sans téléphérique à la charge de la commune.</p> <p>Nous pourrions également réduire le nombre de passages en voiture depuis la plaine pour le tourisme en créant un petit bus navette pour l'Erié. Ce serait bénéfique à la fois pour les cabanes de montagnes et pour le tourisme doux du village.</p> <p>Je pense que c'est une bonne opportunité pour la commune de Fully.</p> <p>Enfin les extraordinaires escargots de Chiboz disponible toute l'année 😊 😊 😊.</p> <p>Une très belle initiative, permettra l'accès au magnifique domaine de randonnée et un accès annuel pour le village de Chiboz. Permet d'éviter la route périlleuse pour valoriser les hauts de Fully.</p> <p>Un projet qui rallie la sécurité, le souci de l'écologie et les coûts, et un tracé déjà existant! Un projet exceptionnel qui pourra subvenir à tant d'adeptes, que ça soit des VTT, des parapentistes, des promeneurs pêcheurs chasseurs, cueilleur de champignons ou mangeur d'escargots, tous y trouveront leur compte. Sans parler des gens du mayens qui pourront enfin vivre sans la crainte d'un accident. VIVE LE TÉLÉ ET CHIBOZ!</p> <p>Très très bonne idée, mais hélas on attend on attend, depuis le temps que l'on parle, bougeons pour cette installation et en obtenir une avec une particularité, une prouesse technique qui en fera parler encore plus d'elle et de sa région...!</p> <p>Super projet. Au-delà de l'accès hivernal au hameau, cela amènerait une vraie opportunité d'accès pour le tourisme et les sportifs qui aiment marche, vélo et autre pour allier plaisir et découverte.</p>	
		<p>Un magnifique projet qui nous permettrait de se rendre dans nos Mayens sans avoir la boule au ventre en traversant l'avalanche avec nos enfants!</p> <p>Est-ce vraiment nécessaire? Pour une poignée de propriétaires de chalets? Et en quoi cela baissera-t-il le coût financier? Le prix d'un télé ajouté aux salaires des employés plus de la maintenance... Est-ce que la route sera totalement supprimée? Non à une infrastructure inutile pour 99,9% de la population valaisanne. Si vous voulez un téléphérique, débrouillez-vous.</p> <p>Lors de la construction de la route des mayens, les trois hameaux de Euloz, Buitonne et Chiboz devaient être reliés à la plaine et sécurisés à l'année. Le résultat ne s'est pas fait attendre, Euloz et Buitonne qui dépérissaient ont vu les populations croître et de nouvelles habitations. Pourquoi Chiboz n'aurait-il pas les mêmes droits?</p> <p>Super projet, merci à toutes les personnes responsables pour leurs soucis de sécuriser l'accès et valoriser tous nos villages et hameaux... Euloz, Planuit, Buitonnaz ... et Chiboz. Allons de l'avant avec les exemples du Haut-Valais et des cantons alémaniques où leurs installations sont fonctionnelles et appréciées par tous.</p> <p>Superbe projet! Revalorisation des hauts de Fully!</p> <p>LE projet par excellence! – moins de voitures sur les hauts, – possibilité des développer de l'agri tourisme, – activité de loisirs pour la population (VTT, sentier didactique, visite du Moulin ou de l'Alpage, etc. ...), – lien facile entre le haut et la plaine, pourrait permettre même à nos seniors d'y accéder sans risques bref le trait d'union idéal entre la plaine et la montagne avec des centaines de projets de développements possible. C'est avec beaucoup d'enthousiasme que je soutiens ce projet !!</p>	

			<p>Depuis le temps qu'on en parle, c'est le moment qu'on puisse rentrer chez nous toute l'année en toute sécurité soit par le télé ou par la route.</p> <p>Ce projet est magnifique et plus que nécessaire, car il allie sécurité, développement, tourisme doux et va contribuer à une baisse des émissions de gaz à effet de serre. La baisse du trafic va de plus améliorer la qualité de vie des habitants de Buitonne et Euloz. L'accessibilité de Chiboz à l'année permettrait également une meilleure valorisation des terres agricoles en rendant possible le développement d'une micro-ferme afin d'assurer sur place une production alimentaire. Je trouve que ce genre de réalisation devrait se généraliser dans notre canton. Mon soutien est total!</p> <p>L'investissement public est ridicule en comparaison du potentiel de développement ! Actuellement non seulement les valaisans et autres suisses visitent en toutes saisons nos mayens, mais également des gens du monde entier.</p> <p>Un projet magnifique autant niveau sécurité, que développement des hauts de Fully.</p> <p>Ce projet mérite d'être réalisé, je suis pour a 200%. J'espère que nous pourrons tous bénéficier de cette liaison qui me paraît indispensable.</p> <p>Je propose que les habitants de chiboz payent le téléphérique comme les habitants de planuit ont payé pour le début de la route du planuit garettes</p> <p>Traverser l'avalanche avec nos petits enfants = boule à l'estomac , mais quand on est au chalet c'est le paradis. Oui à 200% au télé.</p> <p>Que voilà un super projet qui tient compte d'un développement futuriste basé sur des valeurs écologiques . Pour les nombreuses personnes se rendant à Chiboz fini d'avoir peur à chaque traversée du torrent, à fond derrière cette opportunité.</p>	
			<p>Magnifique projet qui va dynamiser les hauts de Fully et le village de Chiboz déjà connu et apprécié par beaucoup de touristes. À 200% pour le téléphérique qui donnerait enfin un accès sécurisé à l'année.</p> <p>C'est un projet très intéressant! Ce projet permettrait la valorisation du patrimoine local et la préservation de la faune et de la flore. Et la diminution des pollutions également sonores dû au trafic routier. De plus, développer une micro ferme à Chiboz serait un atout pour la région. Les écoles de Fully pourraient également organiser des sorties culturelles sur les hauts de Fully.</p> <p>Le besoin d'une liaison câblée n'est pas à remettre en question. Il a été prouvé et promis par nos autorités depuis plus de 60 ans de relier les mayens d'Euloz, de Buitonnaz, de Chiboz ainsi que de l'alpage de Randonnaz et de Sorniot par une route praticable à l'année. Ces promesses sont bien plus vieilles, car elles datent des années 30 lorsque la bourgeoisie de Fully a acheté le village de Randonnaz pour les besoins de l'estive de début de saison. Au début des années 40, lorsque des habitants de Randonnaz sont venus s'établir à Chiboz, il y avait une centaine d'habitants, enfants inclus qui habitaient à l'année. L'école se trouvait d'ailleurs dans la maison du sommet du village. Puis rapidement, les familles ont quitté la vie difficile de la montagne pour gagner la plaine où le travail de la vigne promettait une vie meilleure. En 1967, la route a été tracée par le canton afin de se mettre en conformité avec la loi sur les routes fraîchement adoptée. Trop tard, l'exode était inexorable. Malgré les promesses d'une route ouverte à l'année, les habitants ont commencé à transformer les habitations spartiates en résidences secondaires. Avant même la route de 67 les derniers habitants de Chiboz ont construit un téléphérique pour le transport de matériel et surtout pour descendre fraises et pomme de terre cultivée sur les terres généreuses des loess de l'adret valaisan. C'est maintenant que ce téléphérique matériel pourrait être remplacé par un beau téléphérique de personnes. La route provisoire qui a été construite il y a 54 ans demeurera comme accès pour les alpages.</p>	

		<p>L'impact sur l'environnement est bénéfique, car la charge routière sera grandement reportée sur le câble. L'ancien téléphérique sera remplacé un pour un par le nouveau. Le développement du tourisme doux sera boosté aussi par des personnes à mobilité restreinte tant que des amoureux du vélo ou de la grimpe.</p> <p>On parle de plus en plus de développement durable, éco responsable et de réchauffement climatique. Nous avons aujourd'hui un projet qui possède tous ces arguments! Nous ne devons pas avoir peur de nous lancer de nouveaux défis avec des projets qui lient l'utile et l'agréable. Le nouveau télé de Chiboz en est un !</p> <p>Un super projet qui va enrichir les hauts de Fully . Pour la sécurité le dynamisme et les nombreuses possibilités d'excursions. Bravo aux initiants et 100% avec eux</p> <p>Ce projet de liaison plaine-montagne doit être la première étape d'un projet nettement plus ambitieux pour développer les Hauts de Fully... Si relier Mazembroz à Chiboz semble être une évidence, il s'agira aussi de penser à une liaison plaine-montagne entre Belle Usine et Sorniot par exemple... Anticipons des développements futurs... Imaginons nos hameaux, cabanes, lacs, patrimoine hydroélectrique, colonies et alpages à portée de toutes et tous... Une boucle touristique attractive et inclusive en faveur d'une mobilité douce, intégrée et moderne. Merci pour votre considération.</p> <p>Nous avons passé pas mal de temps à Chiboz à cause du covid donc la venue du téléphérique est bienvenue. Vu mon âge,j'espère être là pour l'inauguration.</p> <p>Pour un accès rapide au restaurant de Chiboz et le tout en sécurité ! Superbe projet</p>	
		<p>Je soutiens à 100%ce projet. Le téléphérique permettra aux personnes âgées aux jeunes sans voiture et à tous ceux qui ont peur de la route actuelle de pouvoir profiter de la beauté du village de faire une balade jusqu'à Ovronnaz et pourquoi pas de redescendre en bus côté Leytron Sans oublier qu'une liaison câblée ne nous causera plus de soucis à chaque ravine,ou chaque avalanche.</p> <p>Joli projet. Maintenant, est-il pour autant justifiable qu'un investissement autant important soit réalisé? En est-il une priorité? Il y a beaucoup à faire au niveau des infrastructures de nos villages et notamment les problèmes de places de parcs quand on voit nos petits villages. De plus le tourisme est favorisé seulement durant la période estivale. En hiver avec les avalanches des deux côtés du village, je crains qu'il n'y ait pas grand-chose à faire. Il faudra mettre à disposition une navette qui relira l'Erie pour les gens voulant faire le tour du Chavalard. Très compliqué. Très partagé sur sa vraie utilité</p> <p>Un joli projet pour relier la plaine à la montagne , qui allierait sécurité et rapidité . Celui-ci permettrait , de manière sereine , de faire visiter nos merveilleux hauts entièrement équipés pour cet accueil .Un grand merci aux personnes qui s'occupent de ce projet et de tous nos villages de montagnes .</p> <p>Projet fantastique à tous points de vue ! À réaliser au plus vite !</p> <p>Très bien toutes ces idées, mais dans la réalité cela est tout différent, car il n'y a pas la volonté politique de nos élus. Preuve en est avec le télé Les Garettes/Sorniot : au lieu de le réhabiliter, on va le démonter!</p>	
		<p>Pour les habitants des résidences secondaires, c'est un plus évident en hiver, tout comme pour le restaurant.</p> <p>Pour le développement du VTT, le potentiel n'est pas génial. Veut-on vraiment une piste de descente comme inévitable sous un télé (comme à Chalais ou Dorénaz)? ou une interdiction aux vélos, comme c'est le cas à Isérables? Est-ce que la zone de Chiboz est vraiment attractive? Pour le vélo électrique, le télé est inutile. Pour le vélo non électrique, l'utilité est très faible. Si on fait le parallèle avec Dorénaz, on peut dire que le télé pourrait être utile à réaliser le portail de Fully à l'envers de ce qui réalisé habituellement (et connu à l'internationale), mais cela n'a aucun intérêt. L'autre sens est à privilégier (avec un arrêt à midi dans les cabanes ou à Chiboz). On pourrait réaliser une boucle vers Ovronnaz- passerelle à Farinet, mais le potentiel n'est pas fou et nécessite des aménagements sur une autre commune...</p> <p>Le potentiel à pied est limité très fortement en hiver par les avalanches (comme dit plus haut).</p> <p>En été, ce qui peut être valorisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la liaison par la route forestière jusqu'à Randonnaz (pas hyper attractif néanmoins), avec continuité jusqu'à Ovronnaz ou en boucle vers le bas (avec l'entretien de certains vieux chemins mentionnés ici : https://s.geo.admin.ch/8f4b892eb3). En alternatif, pour rendre attractif, il faudrait interdire la circulation automobile... - le chemin au niveau de Chiboz d'en bas est beaucoup plus attractif pour la ballade (chemin plus ou moins à plat sans circulation et attractif paysagèrement, tout comme toute la zone colline qui surplombe la plaine (scex) et pourrait être mis en valeur (prairie sèche...)? <p>Le chemin vers Lérié est beaucoup trop raide pour être attractif (mériterait un peu d'attention avec ou sans télé)</p> <p>Ma conclusion : ok pour un télé pour un restaurant et des résidences secondaires? ok pour interdire la route à la circulation (? ok pour développer très fortement la navette Chiboz-Lérié? ok pour investir à coup de millions pour un télé et à coup de billets de 100 pour tout ce qui va autour?</p>	

			<p>Super projet qui a un seul objectif, c'est de rendre le village et sa zone à construire accessible toute l'année. Le tourisme sous toutes ses formes ne sont que conséquence positive de ce projet, car les dangers naturels hivernaux restent les mêmes de chaque côté du secteur. Si la motivation du projet est principalement le tourisme doux estival, je ne pense pas qu'il n'est pas approprié et surtout proportionné. Ce projet va apporter une vraie plus-value sur le secteur à construire et le village de Chiboz. Avant d'ouvrir un tel secteur et d'augmenter le potentiel d'y résider, il faudra étudier la faisabilité des équipements et entreprendre des travaux pour les mettre à niveau et surtout à jour selon la législation. On peut se poser la question si l'approvisionnement en eau et en électricité est suffisant pour toute la zone et son potentiel. Est-ce que les eaux usées sont évacuées selon les lois et normes? Au niveau financier combien cela coûterait de mettre à jour les infrastructures. Comme il y a clairement une plus-value avec ce projet, est-ce que l'on fait participer les propriétaires terriens du secteur. Ce qui est à mon sens juste, car ils ont après une vraie plus-value sur les biens et que ce n'est pas à tous les citoyens de la commune de payer à 100%. Le Planuit, qui pour information un village des hauts de Fully comme les autres, est accessible à l'année depuis 2018 par la construction d'une déviation au pris de 600.000.-. Le but de ces travaux été de donner un accès sécurisé à l'année. Pour avoir cet accès, les propriétaires ont participé à une hauteur de 40 %. Un but actuellement atteint après quelques procédures judiciaires supplémentaires. Il faudra aussi régler le problème du lieu d'arrivée de téléphérique, car le secteur est étendu. Comment les gens vont accéder à leurs propriétés depuis la gare d'arrivée du téléphérique.</p>	
			<p>Le tourisme doux prend toute son ampleur, ce télé peut développer les hauts et être accessible toute l'année.</p> <p>trop super +++ je vais pouvoir faire du vélo et de la course a pied dans cette magnifique région en toutes saisons jour et nuit sans craindre de croiser des pendulaires pressés ou en retard</p> <p>La liaison par câble de la plaine à Chiboz est une très bonne chose! Mais je lis « les hauts de Fully », Sorniot ne serait pas compris dans ces hauts? Dans les mêmes réflexions (accès en hiver) , la remise en état du téléphérique les Garettes-Sorniot serait une bonne chose! car si l'on pourra quitter Chiboz pour rentrer dans une cabine du télé, comment quitterons-nous Sorniot par mauvais temps? En proposant aussi cette liaison , Fully , cité de l'Energie , développe la mobilité douce !</p> <p>Qui peut me dire où je peux me promener en hiver depuis Chiboz sans risque. Si on veut du tourisme doux, il faudra aussi faire fermer la route qui vient depuis Ovronnaz, car il y a aussi beaucoup de touristes qui viennent depuis ce secteur. Je suis pour ce projet, mais il ne faut pas dire qu'il est pour le tourisme. Il est pour l'accès à la zone à construire.</p>	
PM.4.6	Interface de la liaison par câble Martigny-Croix - Ravoire	C		

Mobilité douce – Paquet de mesures – Priorité A

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.MD.4.1.1	Liaison cyclable entre Charrat et Fully	A	<p>Si je suis évidemment favorable à la mobilité douce, je pense que le concept devra également comprendre un complément de type transport public. Pensons aux personnes à mobilité réduite, aux journées d'hiver, même si plus rares, mais prendre son vélo lorsque la T° est au-dessous de 5-10°... c'est pas pour tout le monde (équipement adapté possible, mais pas transportable pour tous). N'ai pas encore pris connaissance de toutes les propositions au niveau des transports publics, les horaires doivent absolument être améliorés. Sans me tromper Fully – Martigny ou l'inverse, plus possible ou presque après 21h... pour 9000 habitants. Orsières ou Finhaut sont mieux desservis par les trains.</p> <p>Une priorité absolue pour nos étudiants et les pendulaires. Aussi, j'abonde complètement dans le sens du commentaire d'Hervé Schnorhk, merci pour vos bons soins.</p> <p>Les premières démarches de la commune de Fully datent sauf erreur de 2010. Aujourd'hui il n'existe même pas de trottoir continu sur ce tronçon qui dessert la gare CFF. Une "route de la peur" où personne ne laisse son enfant seul à vélo. Bref, une réalisation qui permettra enfin de se rendre à la gare en sécurité et autrement qu'en voiture. Mais 2024-2028 pour une réalisation, ça fait loin. Pour mémoire, la LAT de 1979 exige l'aménagement d'itinéraires pour les cyclistes... Mais on se réjouit d'avance.</p>	mesure appréciée, besoin de TP sur cet axe	Le rapport précisera qu'il est également important d'augmenter l'amplitude de la ligne 12.311 et pas seulement la cadence. Sauf contre-avis entre séances de vendredi et de lundi, le rabattement de Fully sur le train est planifié en mobilité douce (mesure ad hoc) sur Charrat-Fully et en bus (mesures ad hoc) sur Martigny.
P.MD.4.1.2	Liaison cyclable entre Martigny et Fully	A	<p>La liaison hors trafic avec la gare est prioritaire à mon sens (variante possible proche de la steppe de toute façon à développer pour donner accès au périmètre Est de Martigny depuis Fully). Les aménagements réalisés aux abords du nouveau mcDo péjorent fortement la sécurité du trafic et devraient être revus (stop, marquage et autre).</p> <p>J'abonde dans le sens de X. La qualité de cette piste cyclable est globalement déjà très bonne. Mais l'absence d'entretien (débouché de la gravière pas entretenu, piste sale malgré des demandes répétées à la commune de Martigny, pas de déneigement en hiver) la rend moins attractive et empêche qui le voudrait de renoncer totalement à son auto. De plus, la construction du fast-food a compromis la sécurité à l'entrée de la ville et là il y a beaucoup à améliorer, notamment pour rejoindre la gare CFF. Pour ce dernier point, il serait certainement effectivement plus judicieux de prévoir un accès via la STEP (et aussi à travers la campagne de Fully-Martigny) pour un accès rapide et sécurisé par l'arrière de la gare CFF. Comme pour les autres points, le délai prévu (entre 2024 et 2028) paraît bien lointain.</p>	propositions pour améliorer ponctuellement la sécurité meilleur entretien de la piste cyclable	La liaison Fully-Martigny, Gare (et zone industrielle) via la Step est à rajouter sur la carte du concept mobilité douce (ainsi que sur les plans directeurs des deux communes). Pour l'entretien, c'est ce qui est entendu par des améliorations qualitatives des aménagements cyclables (au même titre que placettes, éclairage, etc.) pour encore mieux affirmer le rôle du vélo.
			<p>– Le rond-point côté Fully pourrait être largement amélioré pour fluidifier et sécuriser le trafic vélo.</p> <p>– L'entretien hivernal différencié à la frontière des communes est très dommageable pour le cycliste, l'absence d'entretien ou la non-priorisation de l'entretien hivernal des pistes cyclables est une catastrophe sécuritaire et démobilise à la mobilité...</p> <p>– la route qui passe dans la campagne vers la step devrait être interdite aux véhicules à moteur autres qu'agricoles</p> <p>– comment se fait-il que le nouveau passage piéton réalisé fraîchement au bout de la rue des bonnes Luites n'intègre pas la mobilité douce ? (il est sur l'axe principal pour aller à la gare ainsi que sur l'axe principal Fully – zone industrielle de Martigny?)</p> <p>– Il es parlé d'un projet existant qui n'est pas décrit (Courvieux, il manque un lien)</p> <p>– les abords de la steppe devraient être arborés pour rendre l'itinéraire plus attractif (sortie verte de Martigny avec potentiel de passage piéton attractif et laissons cyclable Fully- ZI).</p> <p>Est-ce qu'il existe une vraie planification ?</p> <p>Je suis d'accord que l'entretien de la route est important, par exemple l'évacuation de l'eau dans les passages sous-voie ou « sous-route » ne se fait souvent pas assez bien. Merci pour cette consultation citoyenne !</p>		
P.MD.4.1.3	Aménagement cyclable sur l'avenue du Gd-St-Bernard à Martigny	A	<p>En effet, le parcage latéral et les nombreuses priorités de droite à Martigny ne permettent pas de se sentir en sécurité dans la ville sur un vélo. Ce projet est donc très important pour donner envie aux gens et aux enfants de se déplacer à vélo.</p> <p>Les places de parc latérales sont toujours dangereuses pour les cyclistes. Les conducteurs de voiture (dont je fais également partie, mais connaissant le problème, je suis très prudente), ne sont pas toujours attentifs aux cyclistes en ouvrant leurs portières de voiture.</p> <p>Bravo d'avoir eu cette vision ! Cela me paraît inéluctable. Dommage que le délai soit si long. J'aurais bien vu ça en 2013, déjà 😊 Ou au moins en 2021 ! Je me réjouis du jour où les rues ne seront plus dangereuses et ne seront plus engorgées de voitures qui font des petits trajets, par exemple pour amener les enfants et les jeunes à leurs cours de musique ou autre.</p> <p>Encore juste un élément important : c'est évidemment capital que les bandes cyclables soient absolument sécurisées et que les voitures ne puissent pas y circuler ni s'y garer. Des routes cyclables sont préférables, de manière générale.</p> <p>Est-ce qu'il y a un concept pour la traversée de la place Centrale lorsqu'elle est fermée à la circulation ?</p> <p>Pour moi, la situation idéale serait d'avoir une piste cyclable permanente à travers la place centrale, ouverte à la circulation des vélos même lorsqu'elle est fermée à la circulation des voitures. Utopique ?</p>	mesure appréciée, car manque de sécurité actuellement questionnement sur la situation pour les vélos lorsque la place centrale est fermée à la circulation	La mesure P.MD.4.1.3 sera adaptée et proposera une requalification urbaine de l'axe du Gd-St-Bernard.

P.MD.4.1.3	Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération	A	<p>Il y a un concept de stationnement, mais je n'ai pas vu de concept de mobilité:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas d'accès sécurisé à la gare depuis Fully? - pas d'accès à la zone industrielle depuis Fully? - pas de liaison entre le futur axe cyclable au bord de la Dranse et la gare? - pas de liaison Martigny-Guercet? - pas de liaison Saxon-Fully? - pas de développement d'itinéraires doux en parallèle, par exemple le long du canal du syndicat qui serait probablement l'axe à privilégier pour rejoindre Charrat et Saxon?... Ou par exemple dans la campagne de Fully, ou pour rejoindre Chemin? <p>On se réjouit de voir un vrai concept global qui parle de mobilité urbaine, mais également des autres mobilités douces (mobilité rapide, VTT, cyclotourisme, mobilité sécurisée pour les familles, pour aller aux écoles...</p> <p>D'accord avec X pour affirmer qu'il ne faut pas limiter la mobilité à vélo à la question du stationnement. Parlons quand même de stationnement pour vélos pour signaler un grand raté : la gare de Martigny, un raté total et pas seulement pour le parcage des vélos : aussi pour les piétons, les voitures, les transports publics. Pour le parc des vélos : trop éloigné des quais, pas assez visible, pas sécurisé. Concept de la place à revoir entièrement dont le parcage des vélos. Sion en exemple !</p>	problème de la gare de Martigny	Le concept de mobilité est dans le rapport (chapitre stratégie) ; les lignes de désir seront complétées sur la carte concept de mobilité douce.
P.MD.4.1.4	Liaison mobilité douce Martigny-Combe - Martigny (le long de la Dranse)	A			
P.MD.4.1.5	Passerelle mobilité douce Les Creusats - Fusion	A			
P.MD.4.1.6	Passerelle mobilité douce Martigny-Croix	A			
P.MD.4.1.5	Accès aux rives de la Dranse en traversée de Martigny	A	<p>Bonjour, La ville de Martigny parle d'un espace commun piétons-vélos au bord de la Dranse, mais en termes de sécurité cela n'est pas optimal (vélo électrique très rapide) alors même qu'on aurait la place pour faire 2 espaces délimités, un pour les vélos et un pour les piétons. Pourquoi ce manque d'ambition? Les demi-mesures ne satisferont personne!</p> <p>Je me réjouis de voir le résultat final des rives de la Dranse réaménagée. Il y a les piétons, les cyclistes et les chiens qui n'ont bientôt plus d'espace de liberté !</p> <p>Je suis d'accord avec Jacques que séparer les cyclistes des piétons pourra sécuriser les uns et les autres. J'ajouterais une suggestion : en profiter pour verdir encore les bords de la Dranse, faire une route claire et planter des arbres (tant pis pour les racines qui font des bosses sur la route) en anticipation du réchauffement climatique. Merci !</p>	proposition de séparer piétons et vélos pour plus de sécurité	Des précisions seront apportées à la fiche notamment la distinction des rives en fonction des usages.
P.MD.4.1.7	Passage inférieur mobilité douce (rue d'Octodure)	A			
P.MD.4.1.8	Aménagement cyclable sur la rue du Verdun/Finettes à Martigny	A			

P.MD.4.1.9	Concept de bornes de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération	A	<p>Ni les pendulaires (la capacité suffit en principe à un aller / retour, sinon possibilité d'emmener la batterie à la place de travail pour la recharge) ni les indigènes (la capacité suffit) n'en ont besoin. La mise en place est compliquée : pas de standard de connexion, gestion de la sécurité / du vol compliqué. Pour les touristes de passage : mettre à disposition quelques prises 230 V suffit. À eux d'assurer la sécurité de leur vélo pendant la recharge...</p> <p>Bonjour, c'est intéressant des bornes de recharge, mais pour qui? Qui en aura vraiment besoin?</p>	mesure considérée comme pas nécessaire	Préciser dans la fiche que c'est pour les villages de coteau principalement.
D.MD.4.1	Rue cyclable à Fully	AvE	<p>Nombre de cyclistes préfèrent déjà la route cantonale à la digue du Rhône pourtant sans carrefour, plate et presque déserte; je doute qu'ils utilisent réellement la piste le long du canal. Par contre cette nouvelle piste cyclable sera une entrave supplémentaire à la circulation automobile.</p> <p>Excellente idée que de supprimer les pertes de priorité ! Enfin un axe fluide</p> <p>Très bonne idée, favorisons et encourageons la mobilité douce en rendant plus fluide le trafic et en sécurisant les utilisateurs les plus vulnérables.</p> <p>Cette "vélorue" en rive droite semble tomber sous le sens. Axe motorisé prioritaire en rive gauche et son pendant « mobilité douce et active » en rive droite sur cet axe emprunté par les écoliers tous les jours. Le délai pour quelques changements de panneaux et quelques coups de peinture semble bien lointain (avant 2024 ?).</p> <p>Les berges du Rhône ne relient pas les villages et l'axe le long du canal sert surtout à cela: aller d'un village à l'autre, à l'école, faire ses courses, rendre visite à des amis... Pour la circulation automobile aux mêmes fins, la route en rive gauche convient très bien il me semble. Et s'agissant de la préférence des cyclistes pour la route cantonale, je doute qu'il s'agit d'une préférence généralisée, mais il est vrai que par moments les berges sont si fréquentées qu'elle ne se prêtent pas à du vélo « sportif ». Mais à 40-45 km/h sur une route suffisamment large pour dépasser en sécurité, le trafic automobile n'est pas si entravé que cela, me semble-t-il également.</p>	cohabitation piétons et vélos	
			<p>La mobilité douce à Fully est une excellente idée. Par contre, vu le nombre de piétons au nord du canal, surtout dans les zones les plus habitées, la circulation des cyclistes est difficile. Pourquoi ne pas repenser, réorganiser entièrement la circulation sur la route cantonale en rive gauche du canal. Cette route devient de plus en plus fréquentée et dangereuse puisqu'elle passe désormais au milieu des villages. Le trafic automobile devrait être plus transféré sur l'autoroute et la cantonale Saxon-Martigny (Fully est bien reliée à ces axes), ainsi, la route cantonale longeant le canal servirait aux échanges de circulations entre les villages, avec des tronçons plus lents, donc moins dangereux et avec une voie cyclable favorisant la fluidité des vélos, vélomoteurs ,...</p> <p>Comme « Agglo Coude du Rhône » mise sur l'avenir, si nous voulons une mobilité durable, cela exige une réflexion « en profondeur ».</p> <p>Super pour mon vélo! Je rejoins Joakim. Cela facilitera l'utilisation de cet axe par les cyclistes qui n'auront plus à slalomer parmi les piétons, Mais n'oublions pas de sécuriser ces mêmes piétons qui, trop souvent, craignent de se faire renverser par des vélos ou autres trottinettes.</p> <p>Cet axe sécurisé est bienvenu et nécessaire pour les écoliers et la mobilité pédestre. Par contre, il est inutilisable pour les cyclotouristes ainsi que pour la mobilité pendulaire (conflits prévisibles avec les piétons et les voitures), quels que soient les aménagements. Pour ces catégories de cyclistes, la route traversant les villages reste prioritaire, de même que les berges du Rhône...</p>		

Mobilité douce – Paquet de mesures – Priorité B

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.MD.4.2.1	Liaison cyclable entre Martigny et Charrat	B	<p>Une piste cyclable qui ne soit pas juste à côté de la cantonale, mais dans la campagne serait un atout pour la région. Faire du vélo sans respirer des gaz d'échappement et au milieu des vergers serait un pur bonheur.</p> <p>D'accord avec X. Ne pourrait-on pas par exemple "déclasser" la route des Indes en faveur du trafic agricole et cyclable? Et allez, on ajoute la route au pied du mont... Ce ne sont pas les autres moyens de rejoindre Charrat qui manquent, notamment par la RC voisine.</p> <p>Personnellement, si je fais Martigny-Charrat en vélo, je circule dans la campagne, car sur la route cantonale les voitures peuvent rouler à 80 km et je ne me sens pas du tout en sécurité !</p> <p>Dans l'ensemble, une voie cyclable réservée est une très bonne idée. Je fais souvent du vélo entre Charrat et Martigny et j'utilise surtout la route du Guercet qui, avec un peu d'amélioration, pourrait être un excellent choix. Je prends parfois le Rhône pour éviter tout le trafic. J'ai été élevé à Londres et je suis habitué à faire du vélo dans le trafic, mais la route cantonale semble être un mauvais choix à cause de la vitesse du trafic. Quel parent laisserait son enfant y faire du vélo ? Il serait peut-être préférable d'ajouter une bande cyclable sur la route du milieu (entre la route cantonale et la route du Guercet).</p> <p>En plus, pourquoi faut-il relier les deux gares par une piste cyclable (il y a déjà des trains!)? Il serait préférable qu'une nouvelle liaison aille jusqu'au centre du village de Charrat.</p>	<p>liaison cyclable sur une route de campagne plutôt que sur la route cantonale</p> <p>à étendre, de manière à relier Martigny à Riddes</p>	<p>Il est éventuellement prévu d'ajouter en complément une nouvelle mesure pour la liaison cyclable entre Martigny et Charrat, sur la route agricole le long du mont; sous réserve des décisions techniques et politiques.</p>
			<p>À mon avis, un itinéraire rapide et attractif pourrait être proposé pour relier Martigny à Saxon puis Riddes. Charrat fait partie de l'agglomération, mais n'est pas un but en soi (autre qu'administratif). La vision doit être plus large. Un investissement en bordure de route cantonale semble incohérent. Du coup soit on trouve une bonne traversée de Charrat (aménagement du territoire à gérer), soit il faut envisager la route de l'indivis, puis l'aménagement continu au bord du canal le long des voies de chemin de fer (but de mobilité de loisir, mais également mobilité rapide, qui servira également aux écoliers de Saxon pour rejoindre Fully... Existe-t-il une planification globale ou vous avez prévu faire une planification globale participative?</p> <p>Je suis tout à fait d'accord avec la nécessité de relier Riddes-Saxon-Charrat-Martigny. Un itinéraire le long du coteau pourrait y parvenir. Mais il est vrai que cela laisserait un chemin délicat aux enfants de Saxon pour rejoindre le chemin du Rhône en direction de Fully. En fait, un chemin le long de la voie ferrée et du canal constituerait un itinéraire central et serait une alternative préférable à un chemin le long de la route cantonale.</p>		<p>La vision globale (hors périmètre PA4) est traitée dans le cadre du PDI.</p>
P.MD.4.2.2	Liaison cyclable entre Martigny-Combe et Martigny	B	<p>Ne pas oublier les vélos de course, qui traversent Martigny également...</p>		-
P.MD.4.2.3	Liaison mobilité douce entre Martigny-Combe et Bovernier	B	<p>L'axe cyclable Martigny-Bovernier est aujourd'hui un frein massif au cyclotourisme au pays du Saint-Bernard. Ce passage obligé pour rejoindre Champex, Orsières, le Grand-Saint-Bernard, Verbier, les cols des Planches et du Lein sur leurs versants sud est tellement dangereux et désagréable qu'il faudrait songer à offrir le train aux cyclistes pour leur témoigner de notre bienvenue chez nous. Sans parler, plus loin, du passage des Trappistes ou de la catastrophique, mais pourtant toute récente traversée de Sembrancher. Bref, c'est complètement nul et il est bien plus urgent de corriger cela que d'attendre la période 2028-2032 pour cette réalisation.</p> <p>Attendre 2032 pour avoir éventuellement un chemin à vélo jusqu'à Bovernier... Cela paraît surréaliste.</p> <p>– Un pont sur la rivière au niveau du Broccard permet déjà de donner un accès provisoire aux VTT et VTT électriques à Bovernier.</p> <p>– Variante : 50m de chemin qui remonte vers le Broccard donne un 2e accès provisoire Martigny- Bovernier aux VTT (à sécuriser).</p> <p>Je suis mal à l'aise de donner des avis sur des mesures ponctuelles alors que tout est à faire.</p> <p>Tout à fait d'accord avec X pour dire qu'un itinéraire doit être réalisé de Martigny à Sembrancher, hors trafic. Tout à fait d'accord avec la remarque de X sur la traversée de Sembrancher.</p> <p>Cet itinéraire devrait être une priorité cantonale, car utile à toute une région (mobilité pendulaire, tourisme VTT, cyclotourisme, axe international...). Je me pose vraiment la question pourquoi il faut donner son avis sur un tout début de parcours avec échéance éventuelle à 10ans.</p> <p>Un investissement massif est nécessaire dans la planification d'un réseau cohérent et dans des infrastructures de mobilité sécurisées, pas uniquement à Bovernier...</p>	<p>question de la priorité, car problème de sécurité actuellement</p>	<p>Un projet est en cours pour améliorer ces liaisons pour qu'elles soient entièrement sécurisées.</p>
P.MD.4.2.4	Liaison cyclable entre Ravoire et Martigny-Croix	B			

P.MD.4.2.5	Liaison cyclable entre Martigny et Vernayaz	B	On parle ici d'une route existante (il y en a d'ailleurs une de chaque côté de la route cantonale et elles ne sont pas réservées à la circulation des véhicules agricoles) et je ne vois pas ce qui empêche de "régulariser le statut du vélo", qui y est déjà autorisé, avant 2028-2032. Ce délai est un gag. du même avis que X, les routes existent déjà pourquoi ne pas les utiliser...	question de la priorité	priorité B maintenue
P.MD.4.2.5	Aménagement cyclable sur la rue du Simplon à Martigny	B	Une piste cyclable qui traverse la ville en long de manière continue serait une très grande amélioration de l'offre actuelle, idéalement la population en a déjà besoin c'est pourquoi un horizon 2024-2028 me semble excessif. Si le délai est aussi long il conviendrait dans l'intervalle de compléter les bandes cyclables actuelles (ex: rue du Levant). D'autre part on pourrait mettre certaines routes à sens-unique pour libérer de la place pour une piste cyclable, routes qui sont déjà maintenant trop étroites pour du double sens.	question de la priorité	priorité B maintenue

Mobilité douce - Priorité C

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.MD.4.3.1	Accessibilité mobilité douce aux berges du Rhône depuis les localités	C			

Infrastructure pour bus / TP

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
TP.4.1	Électrification du réseau de bus urbains	A	Actuellement des quartiers résidentiels sont desservis par des cars diesel les uns derrière les autres, que de bruit et de pollution inutiles!, attendre 2024 pour électrifier le réseau public alors que Sion a déjà depuis des années des navettes électriques peut-on pas accélérer la transition? Comment encore imaginer une mobilité 100% diesel même à l'heure actuelle ? Je partage aussi le souci de financement ce qui m'amène à cette question : comment mener une politique « politiquement » verte avec la promotion active actuelle du déplacement individuel motorisé actuel ? Aucun subsides n'est accordé pour la mobilité douce (éliminée suite à l'introduction de vélo en libre-service), le nombre de places de parc sur le territoire communal est en augmentation constante, aucune norme VSS qui limite le nombre de places de parc des nouvelles constructions n'a été plébiscitée dans ce projet (Fully a mis cette mesure en point prioritaire), les rues et places 100% piétonnes ne sont pas plébiscitées non plus. Si on regarde les bonnes pratiques hors Valais et dans le monde (bien que Martigny en soit le centre, cela va de soi) toutes les mesures commencent par une régulation active et restrictive de la circulation motorisée polluante (CO2 et santé sont au cœur des préoccupations), ensuite les autres mesures sont déployées et ont un potentiel à être rentable à court terme. Aussi si l'on veut garantir l'attractivité du territoire communal (même pour faire plaisir aux promoteurs immobiliers) les attentes ont changé. Merci pour cette consultation citoyenne où je m'exprime en tant que citoyen, spécialiste en matière de mobilité.	mesure appréciée nécessité de plus encourager la mobilité douce question du financement et coût pour le contribuable	La question du coût dépasse le cadre du PA; les analyses sont en cours, y compris les coûts; ce sujet est en mains communales.
			Bravo, magnifique ! La population augmente et le trafic se densifie. Avec la densification du trafic, le stress, les troubles respiratoires, la diminution de la qualité de vie. Des bus électriques plus nombreux et plus fréquents seront bienvenus. Si les habitants de l'agglomération peuvent être incités par d'autres méthodes aussi à avoir une seule voiture par ménage (ou pas de voiture), ce serait vraiment bien. Très intéressant et positif de voir que nos autorités vont dans le sens d'une desserte « politiquement » verte; mais à quel coût pour le contribuable ? Dommage qu'aucune information ne soit fournie quant aux modes de financement et répartitions à charge des communes, dans le dossier mis actuellement à disposition. Est-ce que ce type de desserte ne pourrait-il pas être d'abord instauré sur une ligne TRV pouvant bénéficier d'une partie de financement des investissements par la confédération ? De même, le type de véhicule envisagé et sa capacité devraient être en adéquation avec la fréquentation, notamment des heures de pointe critiques du matin (et qui posent déjà des difficultés ajd; ex. ligne 12.202 Guercet, scolaire). Globalement très bon projet, qui s'intègre parfaitement dans l'étude globale proposée ici (itinéraire, temps de parcours, aménagements arrêts LHand, mobilité douce, diminution TIM...).		

TP.4.2	Réseau de bus d'agglomération	AvE / BvE	<p>Bonne idée, l'absence de liaison correcte vers Salvan décourage la mobilité douce pour le ski depuis Fully. Les trous dans l'horaire de bus du week-end découragent également la mobilité douce pour les loisirs.</p> <p>L'introduction d'une cadence 15 min, en heure de pointe pourrait-elle être prise en charge par le Canton, dans le cadre de son plan climat, resp. sa stratégie de développement durable ? et intégrant également la partie d'un réseau électrique pour cette ligne TRV (cf. projet TP.4.1) ? De même, l'introduction d'une cadence 15 min ou 30 min., permettrait ainsi d'offrir des correspondances performantes en gare de Martigny, avec naturellement une préférence pour la cadence 15 min, qui permet également au niveau déplacement urbain d'inciter fortement l'utilisation du TP, sans contrainte d'horaire (Pesées d'intérêts besoin – souhaits versus coûts !, puisqu'à noter toutefois que le déficit des lignes urbaines est entièrement à charge des communes... À introduire cependant, avec les aménagements prévus notamment à Martigny-Croix – plateforme multimodale, cf. projet PM.4.4 → dans ce cas l'arrêt des trains RegionAlps doit être à nouveau envisagé pour offrir davantage que la cadence horaire.</p>		Ces éléments sont déversés dans les analyses en cours pour la desserte transports publics (objet de la fiche).
			<p>Un cadencage revu des TP doit intégrer obligatoirement l'ensemble des TP présents sur le territoire de l'agglomération.</p> <p>Je fais référence aux services postaux évidemment, mais surtout aux deux chemins de fer transitant en zone urbaine et périurbaine. Ceux-ci font partie intégrante des TP, en zone urbaine ils doivent être assimilables à des trams et être accessibles à l'aide d'un titre de transport unique et urbain autorisant le libre passage de l'usager d'un TP à l'autre.</p> <p>Le St-Bernard Express doit desservir la zone industrielle et artisanale EST, la zone sportive et d'expositions, le Bourg et la gare de My-Croix. Le Mt-Blanc Express pourra desservir le nouveau quartier d'habitation de la Bâtiarz, la Verrerie et disposer d'axes de mobilité douce reliant cette ligne aux berges renaturées du Rhône et aux lieux de loisirs et détente.</p> <p>Des nouvelles haltes ou station devront voir le jour.</p> <p>Leur transformation en Trams est susceptible de résoudre la problématique des passages à niveau.</p>		
TP.4.3	Mise en conformité des arrêts LHand	AvE	<p>La mise en conformité LHand n'est plus un sujet soumis à consultation, mais une réalité qui doit être en vigueur fin 2023.</p> <p>De ce côté, le Valais et notamment le bas valais, doit agir rapidement, car peu d'arrêts sont actuellement aux normes, et l'ensemble de la flotte des véhicules ne permet pas toujours la prise en charge des PMR (ex. 12.214 / 12.215). J'espère que les financements communaux ont intégré et étalonné les coûts en rapport avec ces réaménagements.</p>		En cours de planification depuis plus d'une année à Martigny
TP.4.4	Changement des batteries des bus urbains	BvE			

Mobilité électrique en matière de transports privés

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
ME.4.1	Stratégie de développement des bornes de recharge sur domaine public	A			-

Gestion de la mobilité

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
GM.4.1	Communauté tarifaire	BvE			-
GM.4.2	Communication et promotion de la mobilité alternative à la voiture	AvE	<p>Dans la partie « Communes concernées », je vois « Toutes ». Cela inclut donc la commune de Fully.</p> <p>La commune a tout à gagner à rejoindre les bus urbains de Martigny. La cadence actuelle des bus postaux sur la commune de Fully ne correspond pas au besoin des habitants, pendulaires et étudiants en particulier. Elle doit être améliorée. Les horaires des bus ne permettent pas une alternative pragmatique à l'automobile, notamment en soirée et le week-end. J'ai vu que des aménagements cyclables sont prévus entre le centre de Fully et la gare de Charrat, je pense qu'il faut aussi mettre à l'ordre du jour une liaison en transport public sur cet axe.</p>	Nécessité de développer les TP à Fully + rabattement TP sur la gare de Charrat proposé...	Le projet d'augmenter la cadence sur la ligne 12.311 permettra aux TP d'être une alternative à la voiture.
GM.4.3	Modification/harmonisation des règlements communaux du stationnement	BvE	<p>Ce message est peu clair (langage trop administratif), il serait judicieux de faire les liens vers les recommandations de l'OFROU par exemple, sinon de vulgariser en quelques mots ces recommandations</p>	incompréhension de la mesure	D'accord avec ces remarques bien qu'il faut être clair et technique pour les destinataires de l'ARE même si un peu trop technique pour le lecteur lambda.

Mesures paysage

Rhône et grand paysage

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.R.4.1	Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône (R3)	A/B/C			
P.R.4.2	Prolongation des espaces publics vers le Rhône	A/B			
P.R.4.3	Valorisation du paysage du Coude du Rhône	A	Les Follatères sont à l'abandon et s'embroussaillent. Une perte importante de paysage et biodiversité est galopante. Le projet est une bonne idée. Il y a plein de chemins dans les Follatères qui méritent un entretien ou d'être valorisés. Ces chemins sont la porte d'entrée nécessaire à la mise en valeur du site, ainsi que le partage du site entre plusieurs types d'utilisateurs. La mise en valeur de parcours en boucle serait un gros plus, comme l'entretien des sentiers les plus proches du village.		Va dans le sens de la fiche.

Agriculture

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.A.4.1	Cœurs agricoles	A			

Biodiversité

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	Commentaires (*les commentaires sont repris tels que rédigés et anonymisés)	Synthèse	Intégration dans le rapport
P.E.4.1	Mise en valeur et rétablissement des structures paysagères historiques	A			
P.B.4.1	Revitalisation des berges de la Dranse	A	Qu'advient-il du Chemin des Barrières (rive droite) dans le cadre de cette mesure ? Dans le sens qu'est-il prévu pour cette route de desserte des habitations ? Aussi, son revêtement actuel pouvant être considéré comme dégradé au vu de la date « 2032 » évoquée ? Je me réjouis d'avoir une information complète des travaux de la revitalisation des berges de la Dranse du Bourg au fonds de la Bâtiaz. Car pour le moment c'est l'inconnu et depuis de nombreuses années.		Le projet paysager est en cours de définition pour la Dranse. La fiche de mesure du PA ne peut donc malheureusement pas donner plus de détail. Nul doute que le projet de détail veillera à assurer un accès routier à l'ensemble des habitations existantes. Quant à l'optique temporelle, la commune de Martigny pourra préciser son calendrier (communication du projet, réalisation, etc.).
P.B.4.2	Revitalisation des canaux	A/B	Revitaliser ces canaux est une bonne chose. Est-il possible de prévoir déjà aujourd'hui un fauchage écologique des berges de ces canaux ? C'est-à-dire tenir compte des périodes de nidification des espèces aviennes pour ne pas détruire les emplacements propices au printemps et en été, notamment sur le canal du Syndicat. Un fauchage dès l'automne impacterait moins la biodiversité de ces canaux.	Question de la période de fauchage	Il s'agit là de sensibiliser les communes et le Canton à ces aspects. La fiche peut donc évoquer cette opportunité de mettre en place un fauchage écologique des berges.
P.B.4.3	Projet « nature »	A/B	Alors que Lausanne plante 3000 arbres par année pour lutter contre le réchauffement climatique en ville, Martigny a besoin de 2 ans pour planter 5 arbres dans la rue de Rossetan. Planter 100 arbres de plus dans la ville chaque année pendant 5 ans serait un minimum pour éviter que cette ville devienne un désert dans lequel personne ne voudra plus se balader!	Nécessité de planter beaucoup plus d'arbres	L'implémentation d'arbres en milieu urbain fait face à de nombreuses contraintes (place disponible, réseaux souterrains, etc.), pouvant rallonger le délai de mise en œuvre. La fiche Nature en ville préconise une introduction d'éléments végétaux dans tous projets, publics et privés pour rendre la ville plus adaptée aux changements climatiques.

Annexes

06 | Autres

ERRATUM

Lors d'une relecture finale après impression en date du 09.09.2021, les coquilles suivantes ont été relevées :

1^{ère} partie

- Chap. 7.1 p.211 : tableau 33 : ~~ME.4.1~~ **PM.4.1** Interface de la gare de Martigny

2^{ème} partie

- Chap. 4.1 p.236 : 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~~ **PM.4.1** « Interface de la gare de Martigny »)
- Chap. 4.1 p.236 : Lien avec les autres mesures : ~~PM.4.2~~ **PM.4.1** Interface de la gare de Martigny
- Chap. 4.1 p.244 : Lien avec les autres mesures : ~~P.B.4.2~~ **P.B.4.1** Revitalisation des berges de la Dranse
- Chap. 4.3 p.287 : Finalement, il s'agit également de requalifier les transversales au Chemin du Milieu, permettant de relier les rives de la Dranse et la rue du Léman. Est ainsi assuré un accès aux berges requalifiées de la Dranse (cf. mesure ~~P.E.4.2~~ **P.B.4.1**) qui s'apparenteront à un véritable espace public vert ainsi qu'un accès aux infrastructures de mobilité de la rue du Léman (halte ferroviaire des Fumeaux notamment).
- Chap. 4.3 p.293 : Lien avec les autres mesures : **U.D.4.1** Secteur stratégique « Prés Magnin »
- Chap. 4.3 p.297 : Le canal. Un avant-projet esquisse le potentiel du cours d'eau à évoluer vers un espace public linéaire. Sa rive droite serait dédiée principalement aux modes doux avec la mise en place d'une rue cyclable (mesure **D.MD.4.1**), les valeurs biologiques du canal seraient améliorées (élargissements ponctuels, renaturation, etc. Mesure ~~P.E.4.2~~ **P.B.4.2**) tout en intégrant des éléments de nature en ville.
- Chap. 5.1 p.323 : Des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour assurer l'accessibilité à cette nouvelle halte, notamment un passage inférieur mobilité douce pour rejoindre le centre-ville et les quartiers d'habitation, ainsi que du stationnement vélo (mesure ~~PM.4.1~~ **P.MD.4.1.3**).
Il n'est pas prévu de rabattement bus, ces derniers étant connectés au train via les pôles multimodaux de Martigny et Martigny-Croix (mesures ~~PM.4.2~~ **PM.4.1** et ~~PM.4.4~~ **PM.4.3**).
- Chap. 5.2 p.327 : Cette mesure est aussi liée à la mesure **P.MD.4.2.5** concernant la liaison cyclable Martigny-Vernayaz, en fonction de la variante retenue, le raccordement cyclable devra être pris en compte lors de la construction du nouveau giratoire.
- Chap. 5.4. p.333 : Le diagnostic a permis de relever que l'agglomération du Coude du Rhône possède une relativement bonne structure du réseau routier et son fonctionnement est pour l'heure assuré ; il sera notamment amélioré par les différentes mesures prévues dans le cadre du présent projet d'agglomération (**CR.4.1** et ~~P.VRS.4.1~~ **P.VSR.4.1**).
- Chap. 5.7. p.359 : Le réseau de bus urbain a déjà subi de nombreuses optimisations ces dernières années (amélioration de l'amplitude et de la cadence des lignes urbaines). Plusieurs mesures infrastructurelles sont planifiées pour optimiser le réseau existant (**PM.4.3**, **P.GT.4.2.1**, **TP.4.1**).
- Chap. 6.2. p.401 : Lien avec les autres mesures : ~~P.B.4.4~~ **P.B.4.2** Revitalisation des canaux