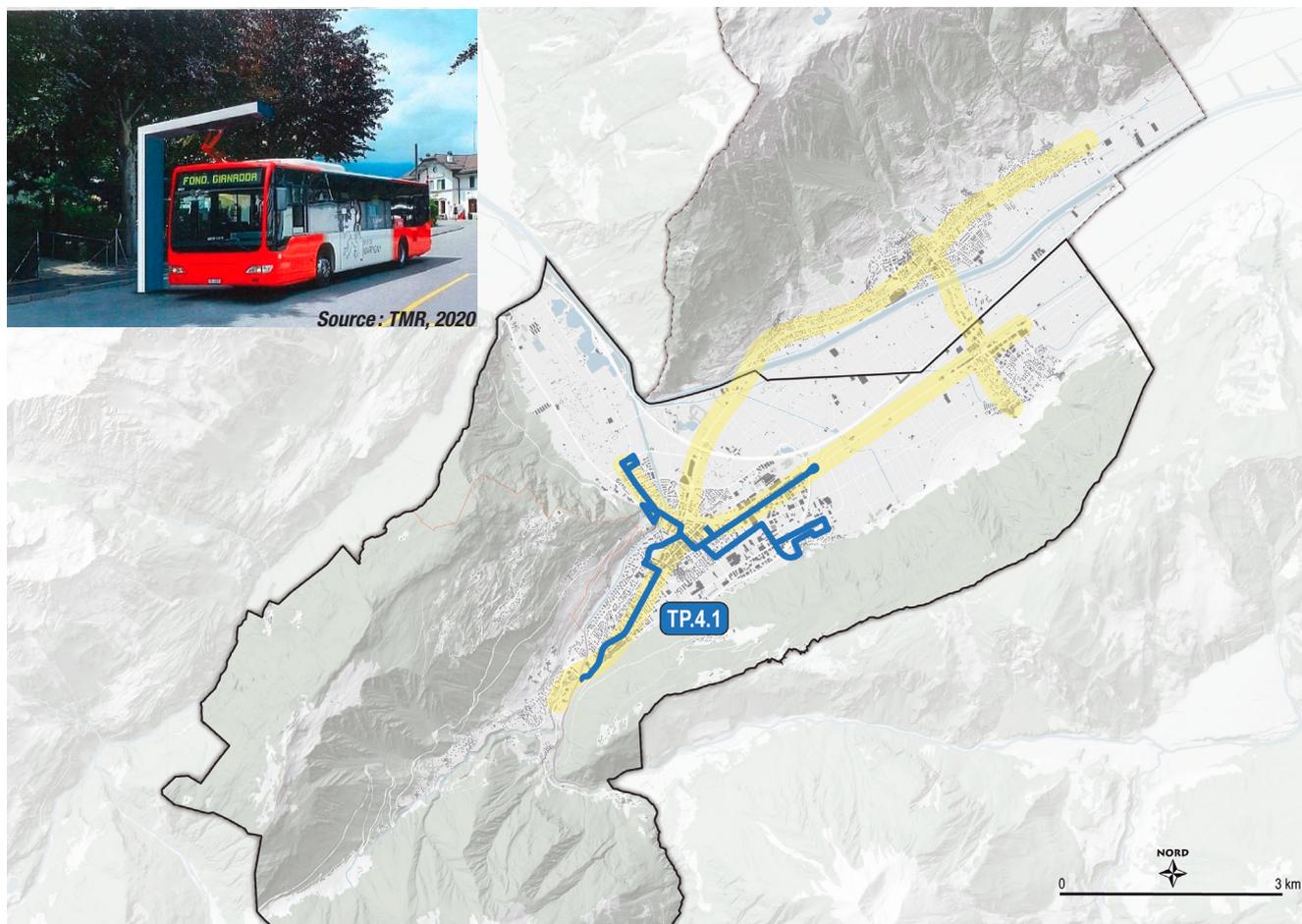




## TP.4.1

## ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE BUS URBAINS

<b>Catégorie</b>	Infrastructures pour TP Sous-catégorie : système alternatif à propulsion électrique	<b>Coût</b> 1'600'000 CHF HT	<b>Priorité</b> A
<b>Instance(s) responsable(s)</b>	Communes de Martigny et Martigny-Combe	<b>Instance(s) concernée(s)</b>	TMR
<b>Stratégies sectorielles</b>	S.TP.2		



<b>Description</b>	<p><b>État actuel</b> Les bus utilisés aujourd'hui pour l'exploitation du réseau urbain (trois lignes) sont à traction diesel.</p> <p><b>État attendu</b> Il est prévu de remplacer les bus à traction diesel par des bus à propulsion alternative (électrique, hydrogène, etc.) pour le réseau de bus urbains (BUM) desservant les communes de Martigny et de Martigny-Combe.</p> <p>La mesure est détaillée dans le cas où la solution retenue est un réseau de bus électriques. Contrairement à un réseau desservi par des bus thermiques, hybrides ou encore des trolley-bus, l'autonomie des bus alimentés par une source d'énergie électrique embarquée est relativement limitée. Ce facteur d'autonomie devient ainsi l'élément déterminant pour la totalité de la conception, non seulement de l'exploitation, mais également en termes d'infrastructure. Il est prévu une borne de charge de type « potence » à haute densité de puissance à la gare de Martigny. Cinq autres bornes à charge lente sont planifiées au sein du dépôt bus de l'exploitant TMR.</p> <p>Il est prévu 1'200'000 CHF pour les installations de chargement des bus électriques (état mai 2020) et 400'000 CHF (4 bus à 100'000 CHF) pour le surcoût lié à la nouvelle génération de bus électriques.</p> <p>A noter qu'à ce stade, l'électrification est prévue pour le réseau de bus urbain mais pas pour la ligne 12.311 (faisant partie, à terme, du réseau d'agglomération ; ligne Martigny – Fully</p>		
<b>Opportunité et utilité</b>	<p><b>Opportunité:</b> La mesure répond au besoin d'action (3.1) de proposer une alternative à l'approvisionnement en énergie fossile afin de rendre les transports publics plus attractifs et surtout moins polluants et moins bruyants.</p> <p><b>Utilité:</b> CE4: l'utilité principale de la mesure est la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et des nuisances sonores.</p>		
<b>Réalisation</b>			
<b>État de planification</b>	L'état de planification 1 est atteint. Avant-projet (2020-2021).		
<b>État « prêt à être réalisé et financé »</b>	L'état « prêt à être financé » est atteint. Stabilisation du réseau de bus urbain (2021-2022). Commande des bus (2023 ; délai d'au minimum un an).		
<b>Calendrier de mise en oeuvre</b>	Date prévue du début des travaux : 2024 Date prévue de la mise en service : 2025		
<b>Financement</b>			
<b>Montant estimé</b>	1'600'000 CHF HT	<b>Demande de cofinancement</b>	Oui
<b>Clé de répartition</b>	<b>Canton (-%)</b>	<b>Commune(s) (100%)</b>	<b>Tiers (-%)</b>
	- CHF HT	1'600'000 CHF HT	- CHF HT
<b>Autres</b>			
<b>Fiches concernées du PDC</b>	D.1	<b>Fiches concernées du PDI</b>	M4



---

**Lien avec les autres mesures**

Cette mesure est liée à la mesure TP.4.2 en raison de la planification du réseau de bus. Le réseau de bus d'agglomération doit être consolidé pour une longue durée avant de l'équiper de bornes de recharge ou d'un système alternatif. Elle est également liée à la mesure TP.4.4 qui prévoit le changement des batteries.

Cette mesure est liée aux mesures PM.4.1 et PM.4.3, principaux points terminus des lignes du BUM susceptibles d'être équipés de bornes de recharge.

---

**Impact sur les domaines transversaux**

La mesure est concernée ou a un impact sur les éléments suivants (en gras) :

Nature / environnement

Environnement gris : **OPAir** / **OPB** / ORNI / OPAM / OSites

Environnement vert : OEaux / OSol / OFo / OPN

Dangers naturels

Agriculture

Emprises sur la zone agricole/ SDA

Cette mesure aura un impact positif sur l'environnement en termes de réduction du bruit (OPB) et la qualité de l'air (OPair).

---

**Documents mis à disposition**

-