



## 6.2. Stratégie mobilité

### 6.2.1. Transports publics

Le réseau de transports publics de l'agglomération (routier et ferré) est relativement dense. La desserte actuelle est correcte et cela reste valable pour un futur proche, car les réserves significatives en zone logements pour Martigny et Fully mobilisables avant cinq ans se situent à proximité des axes de transports publics existants. L'enjeu consiste surtout à exploiter et améliorer ce réseau au maximum en le renforçant sur de nombreux aspects.

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

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

Le Canton a récemment étudié le développement de la ligne régionale Sion – Martigny qui vise à offrir des correspondances en gare de Riddes (point de croisement ferroviaire) et d'établir un horaire strictement cadencé à la demi-heure de 5h00 à 23h00 avec davantage de courses. Sous réserve des dispositions financières des commanditaires, la modification des horaires est planifiée pour décembre 2021. Le rabattement de Fully sur le train est planifié en mobilité douce sur Charrat-Fully (RER) et en bus sur Martigny (IR/RER) et/ ou sur Riddes (RER).

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

#### Impact des stratégies sur les indicateurs MOCA

##### N°1 Répartition modale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**S.TP.1 Valoriser les interfaces de transports**

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

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

- a. Augmenter le niveau de service (amplitudes et cadences) sur les axes à forte demande, Fully-Martigny notamment (à noter que les courses supplémentaires vis-à-vis des tables de l'OFT sont à la charge des communes desservies).
- b. Réaménager les axes routiers en faveur des bus afin de faciliter leur progression dans les secteurs d'entrée en ville congestionnés (voie bus permettant de remonter les files d'attente).
- c. Réduire les désagréments liés aux transferts modaux (temps de parcours, correspondances, etc.) pour disposer de plateformes multimodales (ou hub de transport) efficaces.
- d. Disposer d'un réseau de bus d'agglomération à propulsion alternative (électrique, hydrogène, etc).

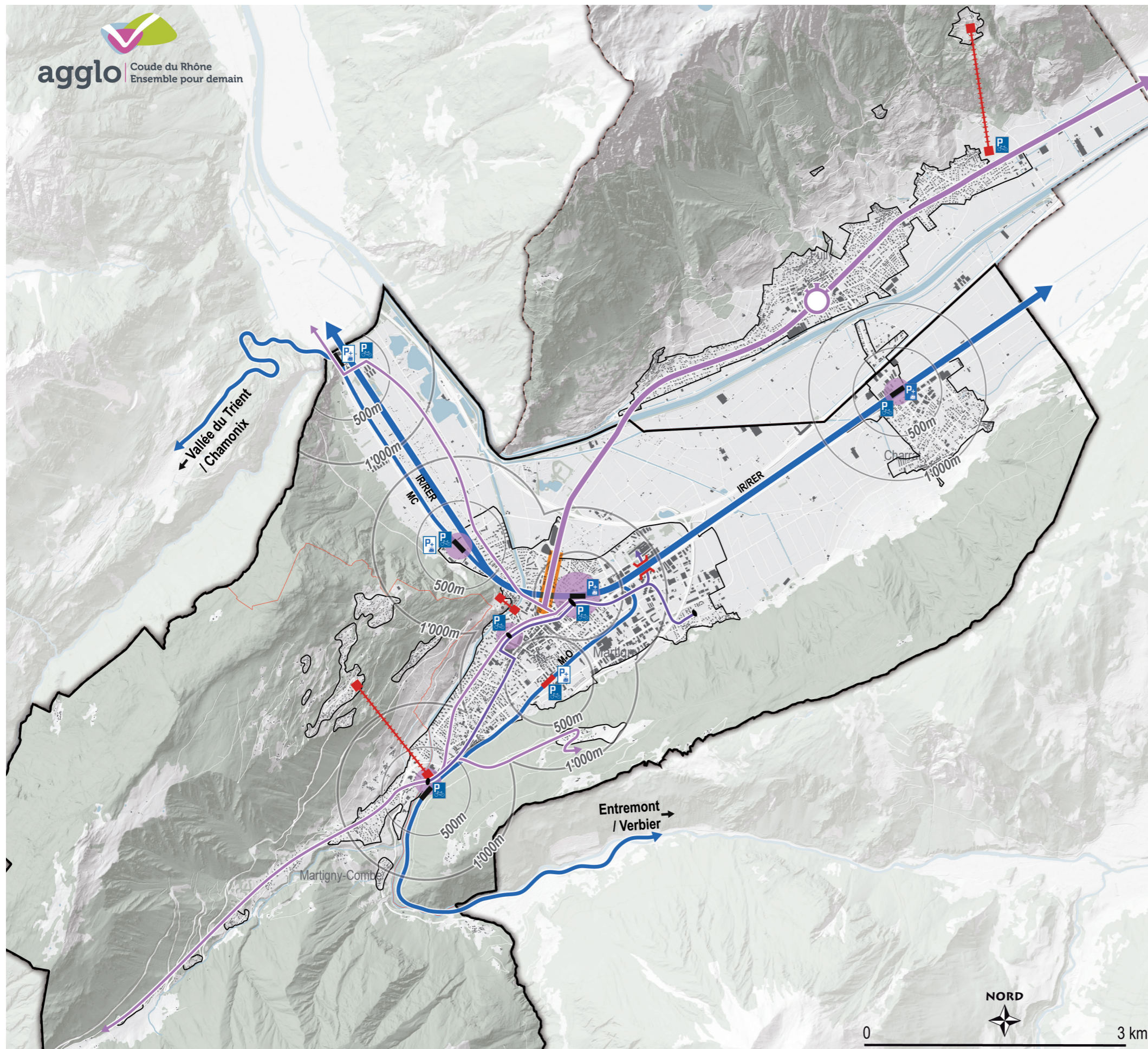
**S.TP.3 Améliorer la qualité des services pour les usagers**

- a. Simplifier les titres de transport (communauté tarifaire).
- b. Communiquer via des supports efficaces et uniques (carte des réseaux).
- c. Faciliter l'embarquement des vélos dans les bus et les trains régionaux.

**S.TP.4 Assurer une desserte complète du territoire de l'agglomération**




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









## Stratégie MOBILITE Transports publics

### S.TP.1 Valoriser les interfaces de transports









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




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

-  Augmenter progressivement le niveau de service (cadences et amplitude horaire)
-  P+Rail
-  Stationnement vélo sécurisé
-  Amélioration des conditions de circulation des bus

### S.TP.3 Améliorer la qualité des services pour les usagers

### S.TP.4 Assurer une desserte complète du territoire d'agglomération

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

-  Périimètre VACo
-  Périimètre fonctionnel
-  Limite communale

Infographie Citec / nomad 2021  
V5, 15.03.2021

Figure 108 – Stratégie transports publics