

Parc naturel régional de la Vallée du Trient de l'Arpille à la Cime de l'Est (PVT)

CONCEPT MOBILITÉ DURABLE









SOMMAIRE

0. Introduction	5
0.1. Contexte et situation	7
0.2. Méthodologie	8
0.3. Calendrier	9
1. Phase 1 - Diagnostic de la situation	11
1.1. Analyses socio-économiques	13
1.2. Ordre de grandeur des déplacements	15
1.3. Localisation des déplacements	21
1.4. Sondage sur les modes de déplacement	21
1.5. Bilan du diagnostic	28
2. Phase 2 - Développement stratégique	29
2.1. Atelier participatif	31
2.2. Sélection d'un objectif	32
3. Phase 3 – Développement de mesures	35
3.1. Ateliers participatifs	37
3.2. Concept des mesures	38
3.3. Mesures centrales	40
3.4. Développement des mesures centrales	42
4. Catalogue de mesures & Feuille de route	61
4.1. Catalogue de mesures	63
4.2. Feuille de route de mise en application des mesures	64
Annexes	66
Fiches de mesures	67

Introduction

CONCEPT MOBILITÉ DURABLE

0.1 Contexte et situation

Le territoire du Parc naturel régional de la Vallée du Trient s'étend sur 222 km² et est composé de sept communes. 12'000 habitants sont répartis sur ces sept communes. Quatre de ces communes peuvent être qualifiées « de plaine » (Evionnaz, Martigny-Combe, St-Maurice et Vernayaz) et les trois autres sont dites « de montagne » (Finhaut, Salvan et Trient).

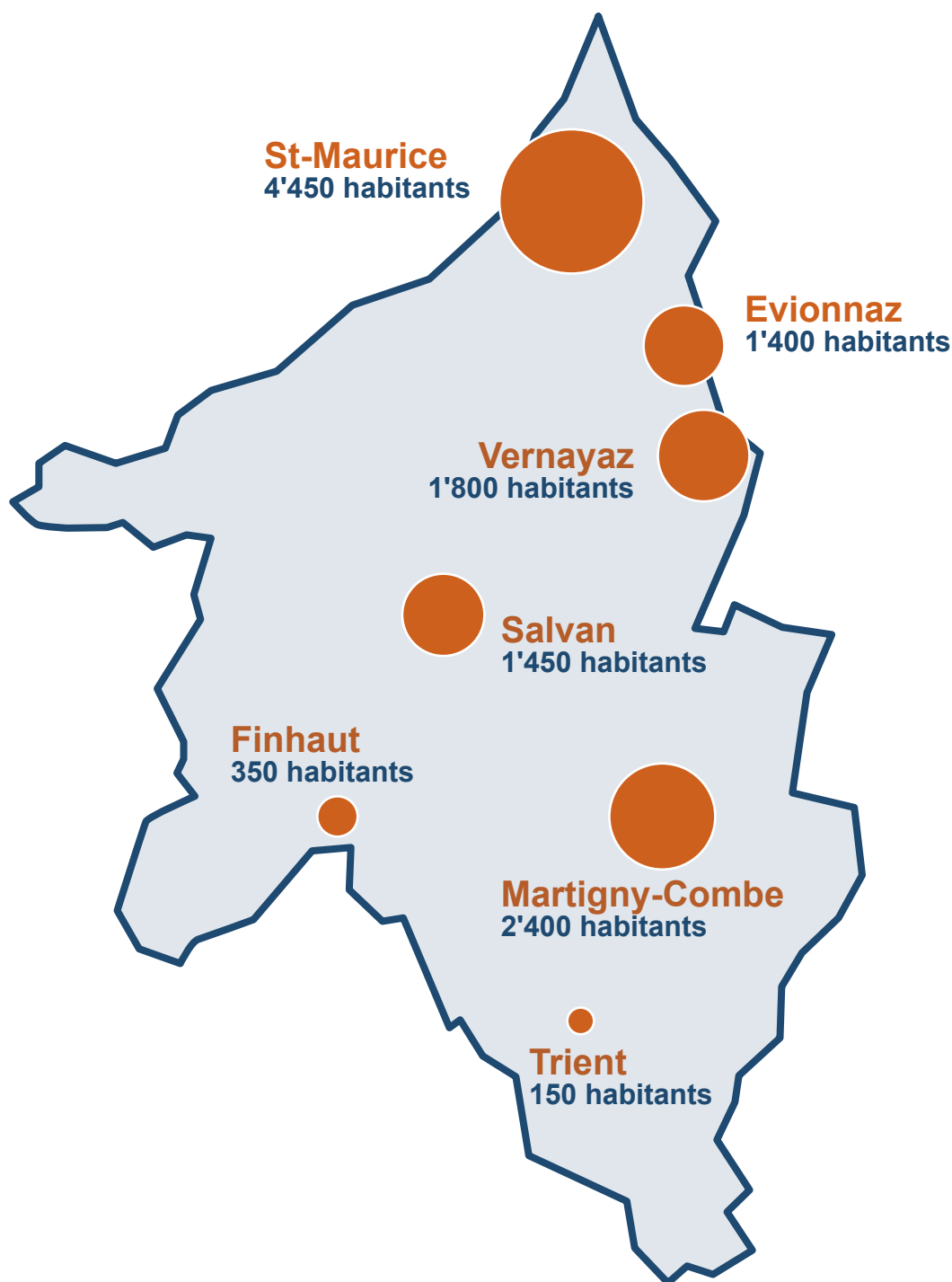


Figure 1 – Population des communes du Parc naturel régional

Dans le cadre de sa candidature au titre de Parc naturel régional, un plan de mobilité durable est à rédiger. Ce plan doit définir l'évolution souhaitée de la mobilité sur le territoire du Parc.

0.2 Méthodologie

Le but de cette étude est de proposer une feuille de route afin de développer et favoriser la mobilité douce et les transports en commun vers et à l'intérieur du Parc. Ce point fait partie du plan de gestion du Parc naturel régional de la Vallée du Trient. Un plan de mobilité doit donc être développé à l'échelle du Parc.

La feuille de route doit présenter les différentes étapes pour la mise en œuvre d'une offre en transport durable correspondant aux besoins et aux attentes des habitants d'une part, ainsi que des visiteurs du Parc.

Afin de rédiger cette feuille de route, les étapes de travail suivantes ont été identifiées :

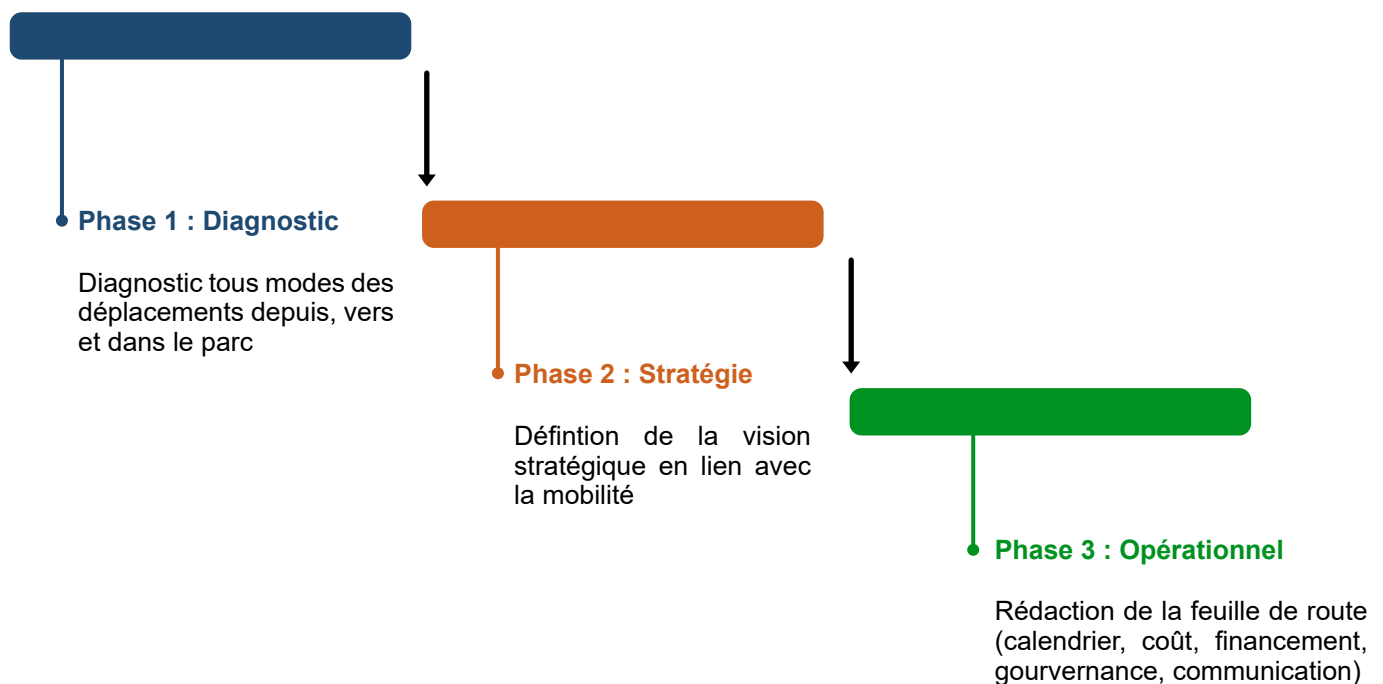


Figure 2 – Phases du projet

Une démarche participative est également mise en œuvre afin d'intégrer les citoyens aux réflexions durant la phase 2 (stratégie). Cette démarche se concrétise par l'organisation d'ateliers participatifs. La réalisation d'un sondage auprès de la population lors du diagnostic fait également partie du processus du projet.

0.3 Calendrier

La durée du projet s'étend de février 2023 à juin 2024. Le calendrier des trois phases est illustré dans la figure suivante.

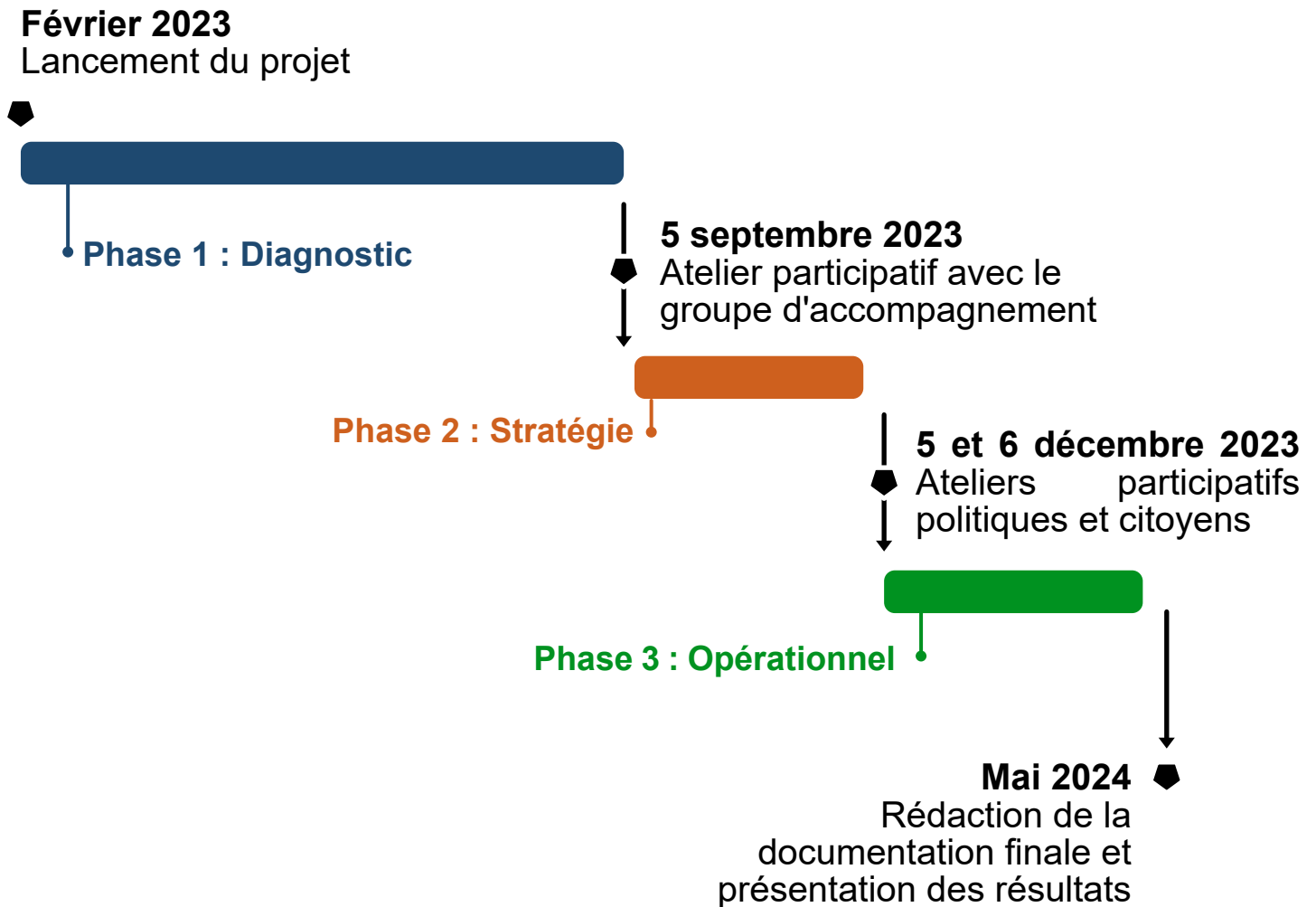


Figure 3 – Calendrier des phases du projet



Chapitre 1

PHASE 1 - DIAGNOSTIC DE LA SITUATION

1.1 Analyses socio-économiques

1.1.1 Zones d'emploi

La majorité des emplois se trouvent en plaine, avec une concentration significative dans la ville de Martigny. Bien que Martigny ne soit pas incluse dans le territoire du Parc naturel régional de la Vallée du Trient, son influence sur la mobilité régionale est notable. En raison de son attrait et de sa proximité géographique, il est essentiel de prendre en compte Martigny dans les analyses.

Les données proviennent de l'OFS (STATENT et STATPOP) et sont précises à l'hectare. Elles concernent l'année 2020 (dernière année disponible).

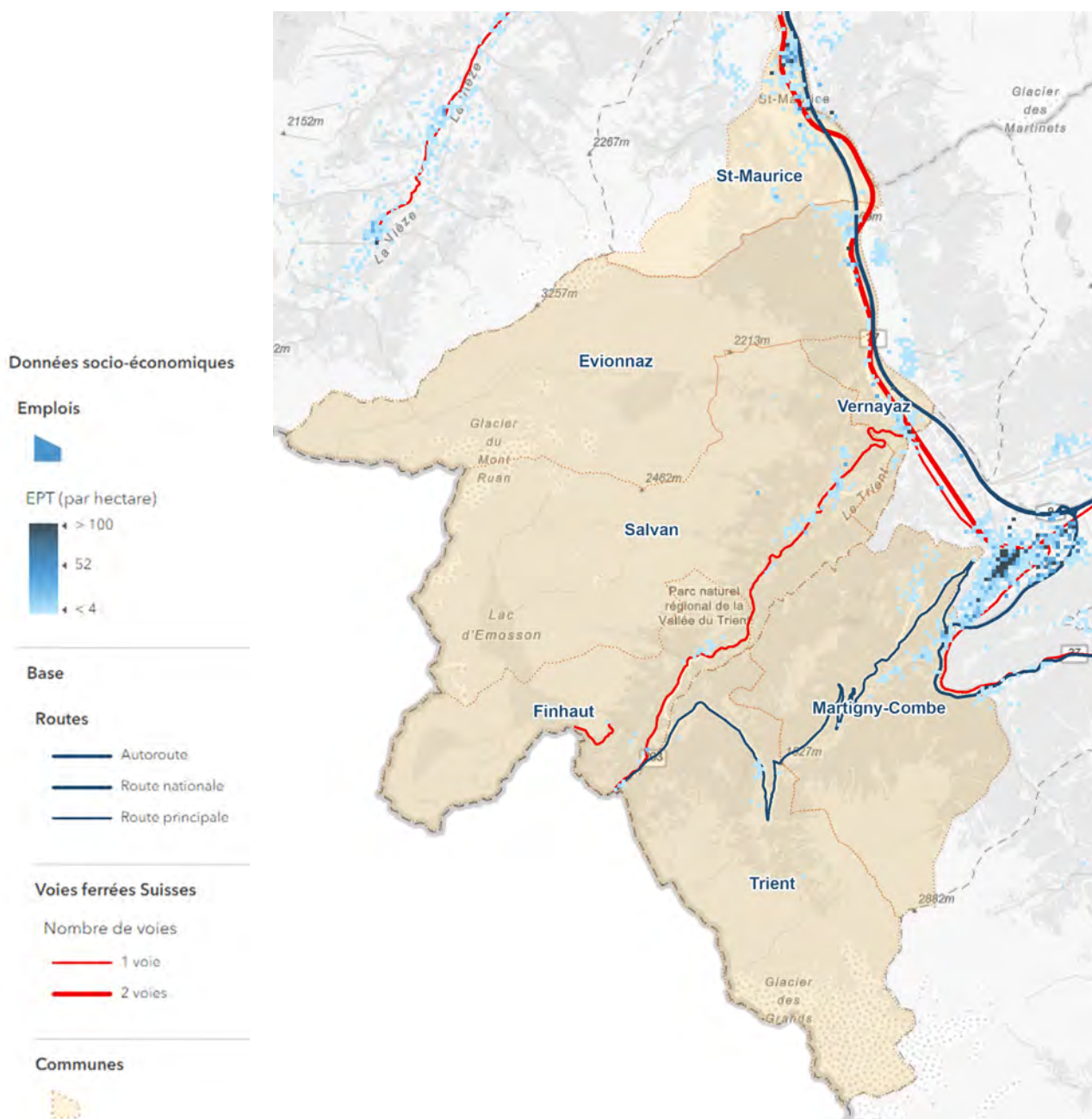


Figure 4 – Répartition des emplois dans le Parc

1.1.2 Attractions touristiques

Le territoire du Parc accueille un nombre élevé d'attractions touristiques. Beaucoup de sites naturels, culturels et touristiques sont regroupés autour des lignes de transport (lignes de bus touristiques, Mont-Blanc Express, autoroute, axe St-Maurice – Martigny et du Grand Saint-Bernard). Le Mont-Blanc Express peut lui-même être considéré comme une attraction touristique.

Malgré l'existence d'offres combinées transports–activité, les différents sites ne sont pas toujours desservis par les transports publics.

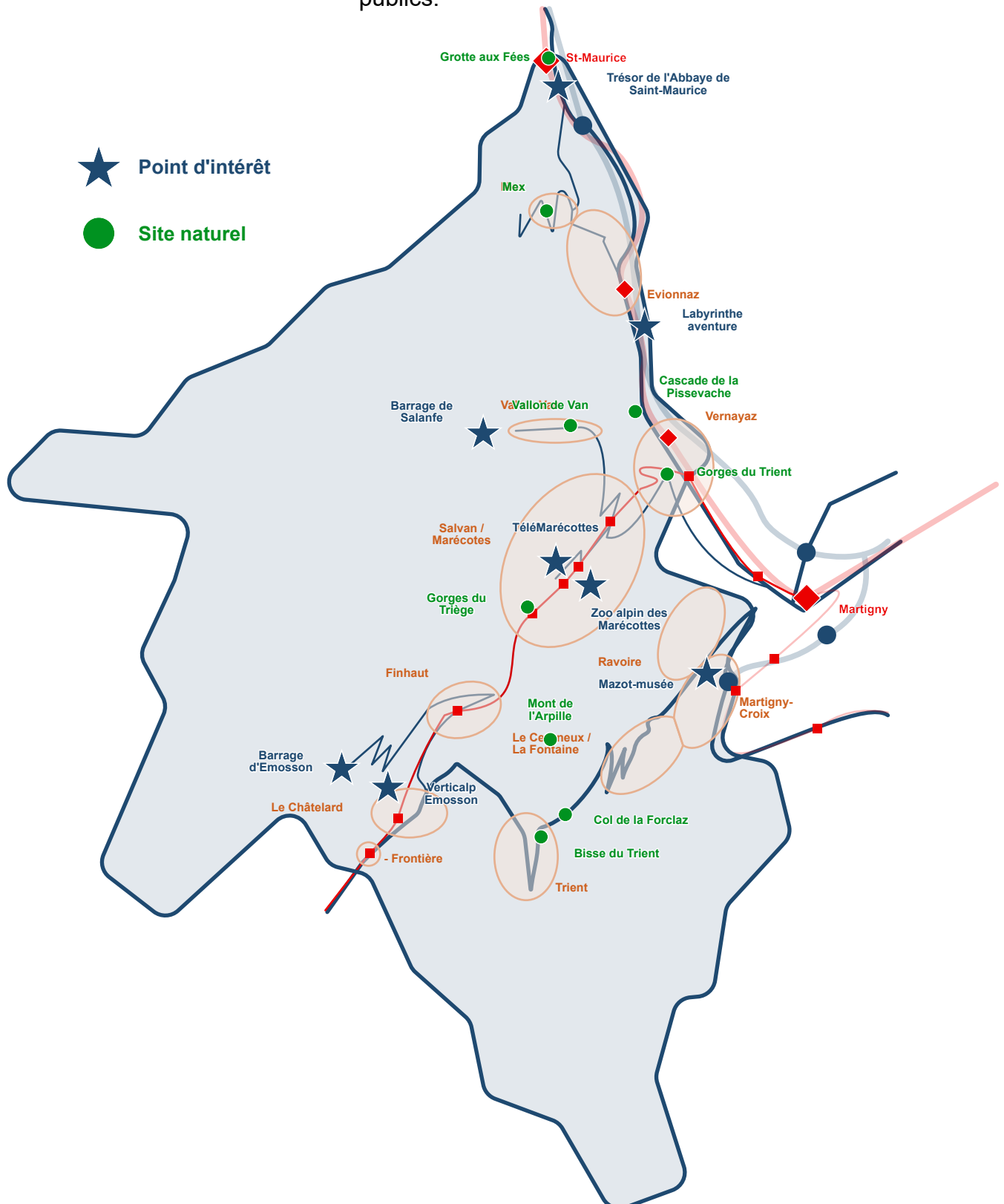


Figure 5 – Répartition des attractions touristiques dans le Parc

1.2 Ordre de grandeur des déplacements

1.2.1 Comptages routiers

Sur la base des comptages routiers cantonaux réalisés en 2019, il est possible d'obtenir un aperçu du trafic routier présent sur le territoire étudié.

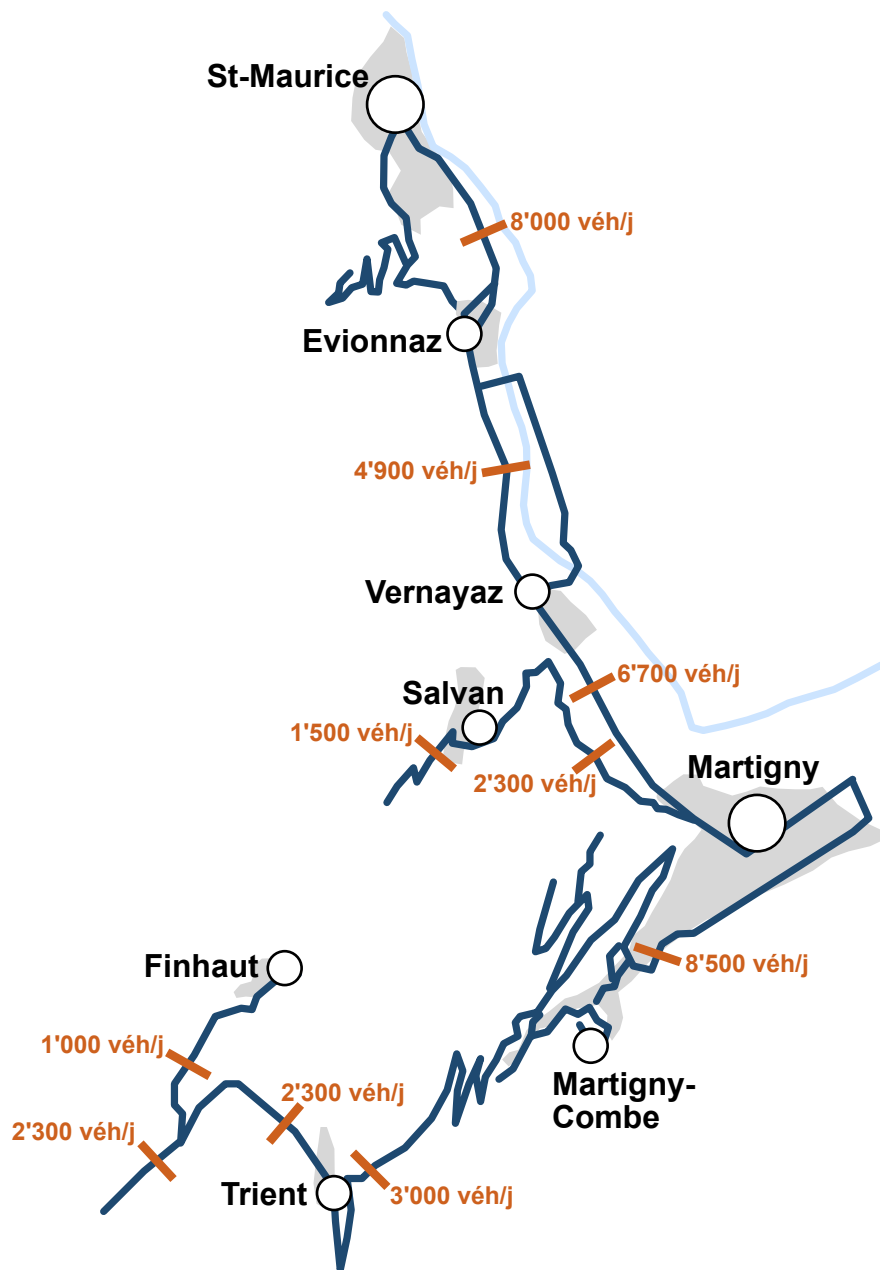


Figure 6 – Comptages routiers dans le Parc

Les flux les plus importants se font entre les communes de plaine, avec des valeurs allant de 4'900 à 8'000 véhicules par jour. Les flux routiers dans les secteurs de montagne sont également importants (1'000 à 3'000 véhicules par jour). Le nombre conséquent de véhicules relevés dans ces différents comptages routiers permet de conclure que l'utilisation de la voiture est importante dans le territoire.

1.2.2 Offre en transports publics

Plusieurs lignes de transports publics sont présentes sur le territoire. Les lignes appartiennent à différents exploitants. Les TPC (lignes 191, 192, 193), les TMR (Mont-Blanc Express), CarPostal (lignes 220, 213, 214, 225, 230), RegionAlps et les CFF sont tous présents dans le secteur. Deux modes de transports publics sont représentés : le bus et le train. Certaines lignes de bus (225, 230) ne circulent qu'en été.

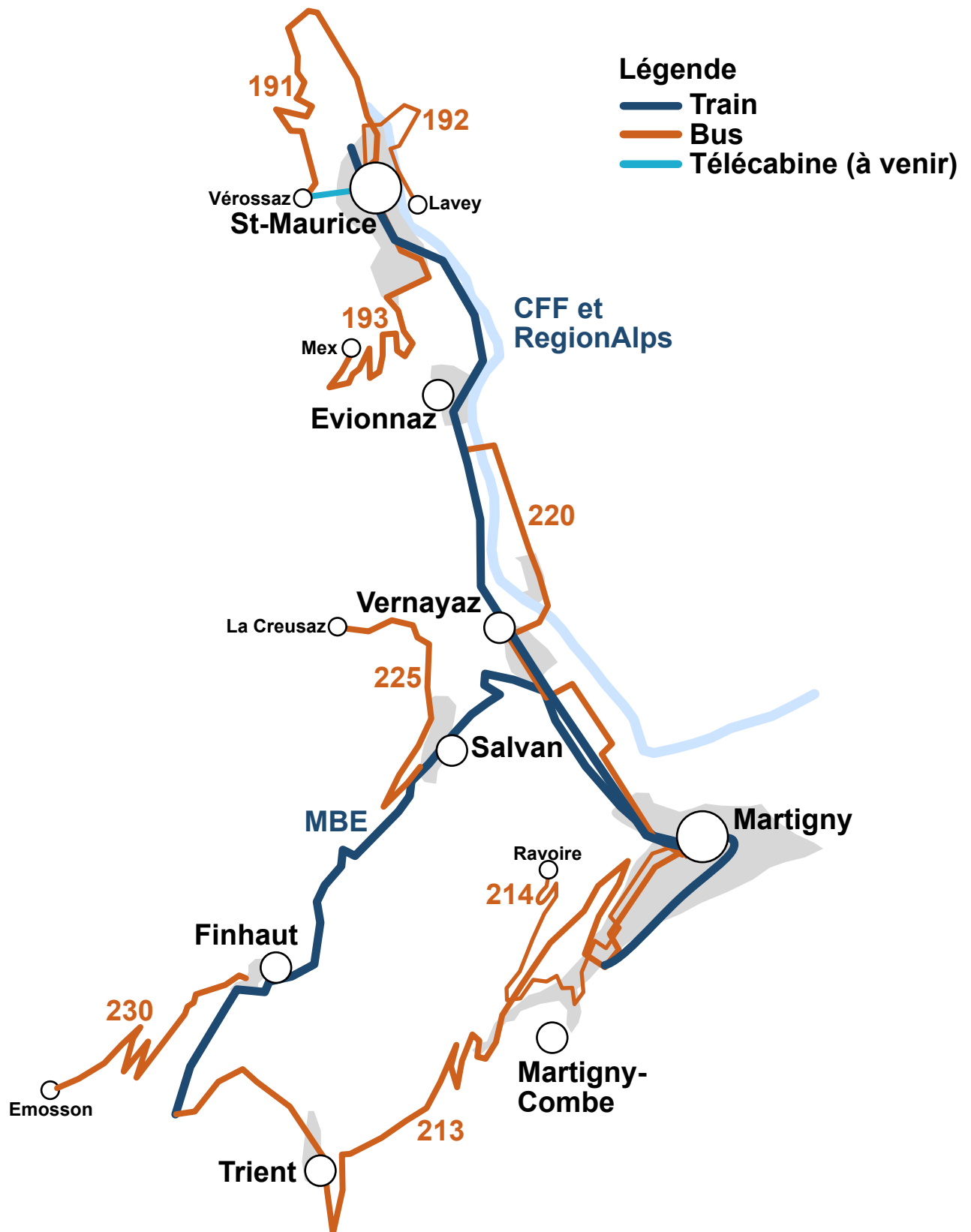


Figure 7 – Lignes de transports publics dans le Parc

1.2.3 Utilisation des transports publics

Les données de fréquentation des transports publics sont connues et permettent de se rendre compte de l'utilisation de ces différentes lignes.

	CFF	MBE	191	192	193	213	214	220
Evionnaz	470	-	-	-	-	-	-	120
Finhaut	-	115	-	-	-	-	-	-
Martigny-Combe	Pas de données	-	-	-	-	10	165	-
Salvan	-	205	-	-	-	-	-	-
St-Maurice	6'600	-	125	125	75	-	-	-
Trient	-	-	-	-	-	20	-	-
Vernayaz	410	130	-	-	-	-	-	5

Figure 8 – Données de fréquentation des lignes de transport public par commune

Comparativement à la voiture, les données de transports publics sont bien plus faibles. Cela confirme que l'utilisation de la voiture est le choix préférentiel dans le Parc.

Parmi les différents transports publics, les bus sont très peu utilisés par rapport au rail. Le Mont-Blanc Express est d'ailleurs de loin le transport public le plus utilisé pour le trafic plaine-montagne.

1.3 Localisation des déplacements

1.3.1 Méthodologie

Le service Swisscom Mobility Insight utilise des données de localisation issues d'appareils mobiles pour analyser les tendances de déplacement des utilisateurs, offrant ainsi des informations précieuses sur les habitudes de déplacement, les flux de population et les schémas de fréquentation des lieux.

Les données cellulaires Swisscom ont été obtenues pour les communes de St-Maurice, Evionnaz, Vernayaz et Martigny-Combe (semaine du 26 septembre 2022). Ces dernières ont ensuite été extrapolées sur les communes de Salvan, Finhaut et Trient afin de pouvoir déterminer les interactions entre la région et le reste de la vallée du Rhône.

1.3.2 Analyse origine - destination

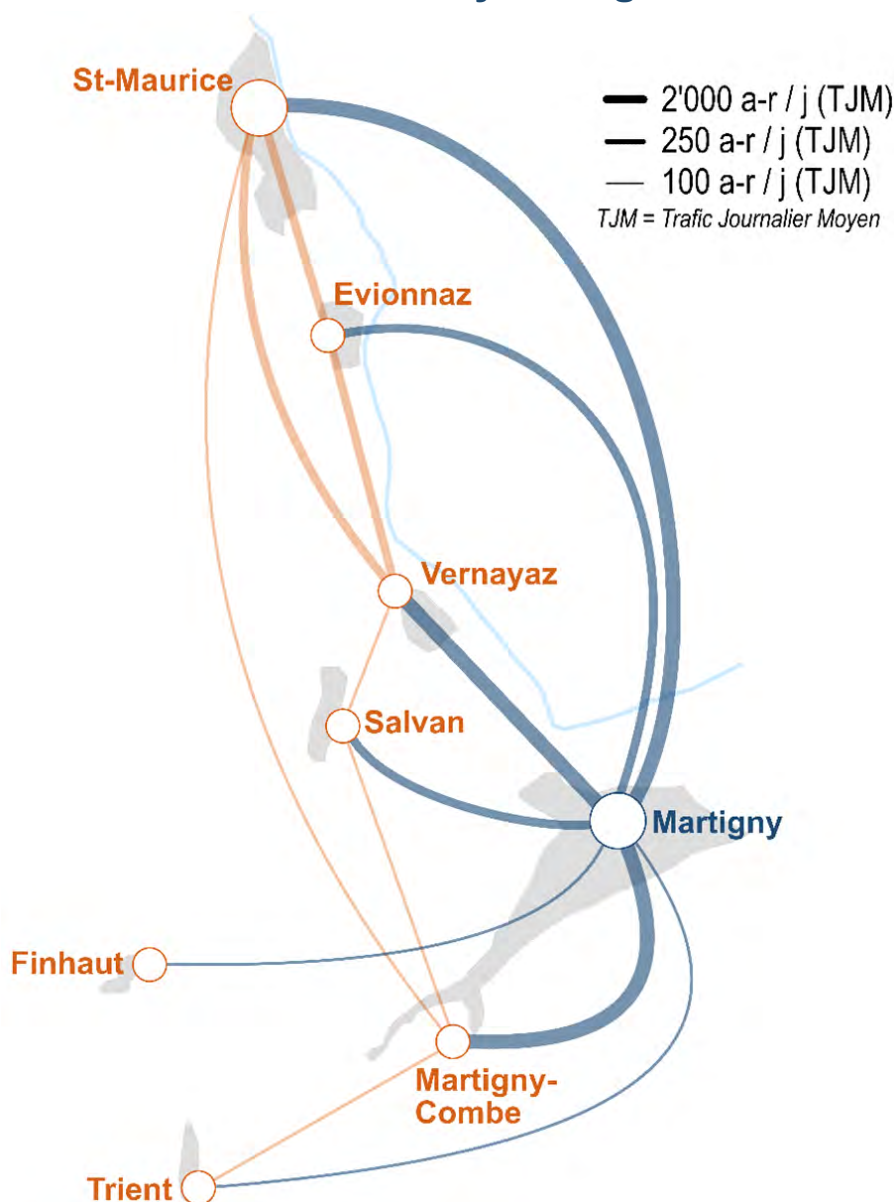


Figure 9 – Déplacements entre les communes du Parc

Au total, 852'000 personnes entrent et sortent du territoire chaque année. Seuls les déplacements impliquant plus de 100 personnes ont été pris en compte dans la cartographie des déplacements tous modes.

Plusieurs observations peuvent être déduites de ces résultats. En premier lieu, la commune de Martigny émerge comme un important générateur de flux, confirmant ainsi la nécessité de l'inclure dans les analyses malgré son exclusion du Parc. Ensuite, les communes de montagne semblent être orientées vers la plaine, principalement en direction de Martigny. Les déplacements entre la plaine et la montagne seront donc d'une grande importance et ne devront en aucun cas être négligés. Enfin, les principaux déplacements au sein du Parc se manifestent par des échanges entre St-Maurice, Evionnaz et Vernayaz, au sein de la plaine du Rhône.

Concernant les déplacements en dehors du Parc, les communes de plaine sont également très orientées sur le Chablais. Les communes de Saint-Maurice, Evionnaz et Vernayaz génèrent presque 15'000 déplacements journaliers en direction du Chablais.

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des ordres de grandeur des déplacements. Il répertorie le nombre de déplacements, tous modes de transport confondus, de chaque commune vers chaque destination, indiqué dans des tableaux.

St-Maurice		Evionnaz		Salvan	
	Total / j		Total / j		Total / j
Monthey	2'950	Martigny	1'130	Martigny	1'400
Martigny	2'565	Saint-Maurice	780	Vernayaz	265
Bex	1'475	Collonges	580	Sion	160
Lavey-Morcles	1'130	Monthey	515	Fully	100
Collombey-Muraz	1'105	Vernayaz	375	Martigny-Combe	100
Sion	795	Bex	240	St-Maurice	70
Massongex	770	Collombey-Muraz	230	Monthey	65
Aigle	705	Sion	225		
Evionnaz	685	Fully	170		
Vernayaz	455	Lavey-Morcles	165		

Martigny-Combe		Vernayaz		Finhaut	
	Total / j		Total / j		Total / j
Martigny	4'765	Martigny	3'260	Martigny	235
Sion	445	Saint-Maurice	490	Sion	55
Val de Bagnes	415	Evionnaz	445		
Fully	290	Dorénaz	385		
Saxon	220	Sion	330		
Vernayaz	150	Fully	315		
Trient	135	Monthey	325		
Sembrancher	155	Salvan	265		
Bovernier	140	Saxon	220		
Riddes	130	Collombey-Muraz	130		

Trient	
	Total / j
Martigny	250
Sion	80

Figure 10 – Déplacements tous modes - données origines-destinations

1.3.3 Variations saisonnières

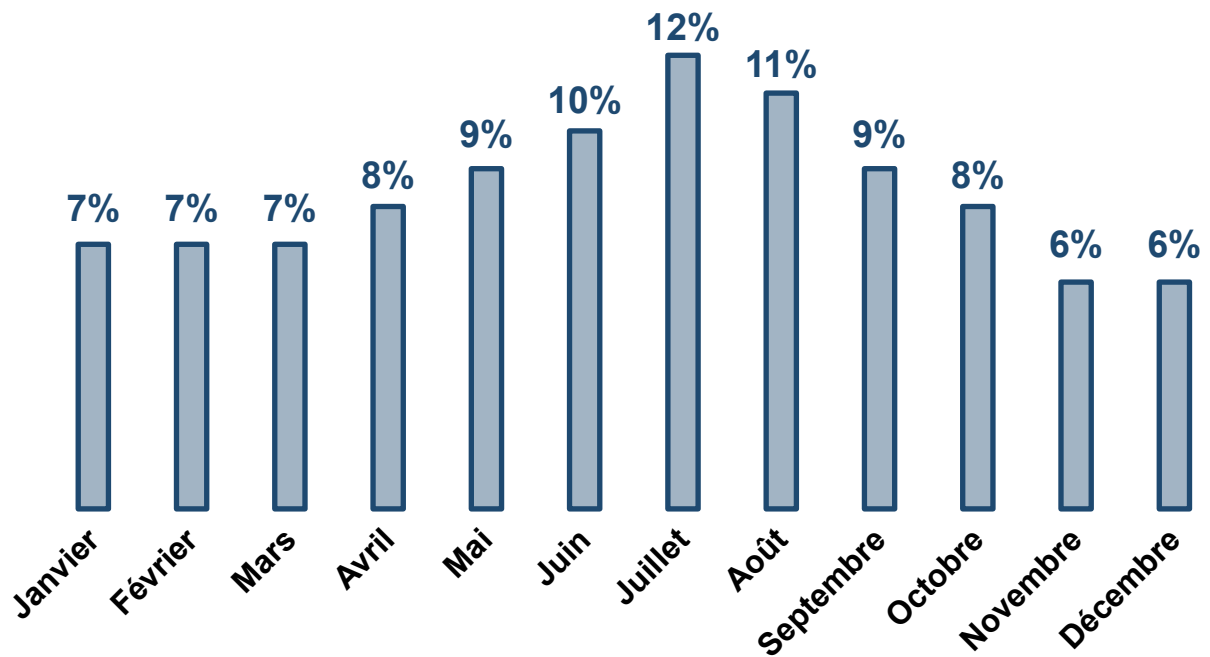


Figure 11 – Répartition mensuelle des déplacements dans le Parc

Les variations saisonnières des déplacements dans le Parc sont marquées, avec une grosse augmentation en été. Les mois de juillet et août sont les mois avec les flux les plus importants (23% des flux annuels). Les mois d'été (juin à septembre) représentent près de la moitié des flux annuels (42%). Les flux tous modes du mois le moins chargé (décembre) représentent seulement la moitié des flux du mois le plus chargé (juillet). Il est possible de conclure qu'une partie significative du trafic en été est dû aux excursionnistes du Parc.



1.4 Sondage sur les modes de déplacements

1.4.1 Description du sondage

Un sondage a été transmis aux habitants des communes du Parc. Celui-ci comportait 27 questions. Après une série de questions de base sur les dates de naissance, le lieu d'habitation et le lieu de travail, les sondés étaient interrogés sur leur fréquence d'utilisation des moyens de déplacements. Des questions sur la présence et l'éventuelle gratuité d'une place de stationnement sur leur lieu de travail étaient également posées. Enfin, les participants étaient invités à exprimer leur opinion sur leur niveau de satisfaction par rapport à divers aspects liés aux transports publics.

Le contenu détaillé du sondage est disponible dans un autre document

1.4.2 Participation

Le sondage a permis de recueillir 445 réponses, ce qui correspond à environ 3,1% de la population des communes du Parc. Le taux de pénétration par commune varie entre 1.2% et 17% en fonction des communes. Les plus mauvais taux de pénétration se trouvent dans les communes de St-Maurice et Martigny-Combe qui, par leur situation géographique, semblent naturellement plus tournées vers l'extérieur du territoire du Parc que vers l'intérieur. A l'inverse, les communes de Salvan (8,8%), Finhaut (6,7%) et surtout Trient (17%) ont des taux de pénétration plus élevés, ce qui indique un fort intérêt des communes de montagne quant à la mobilité dans le Parc.

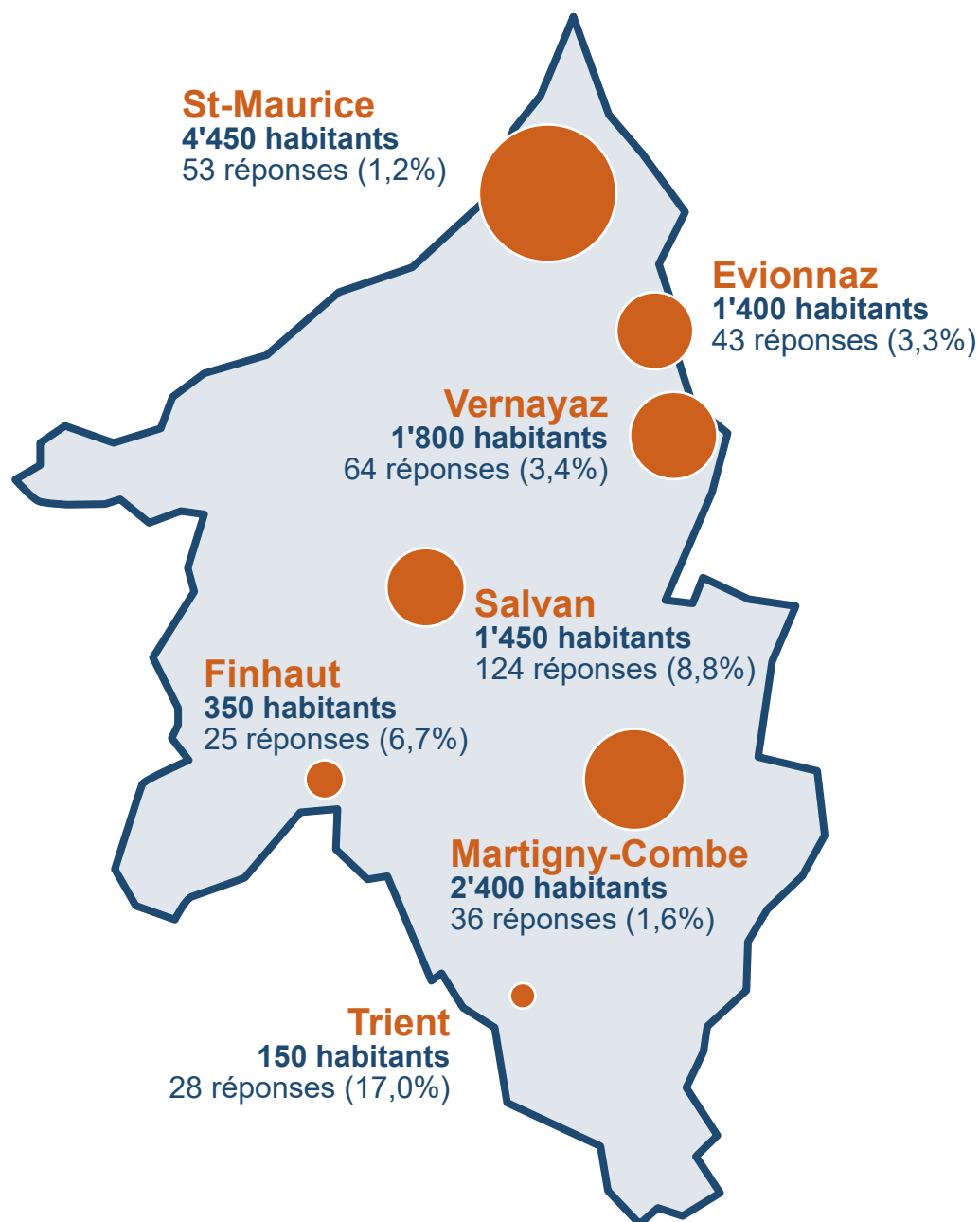


Figure 12 – Participation au sondage Mobilité par commune

1.4.3 Modes de déplacements

La figure suivante illustre la part de la population utilisant chaque mode de transport au moins une fois par semaine. Il est à noter que le total est supérieur à 100% car certains citoyens utilisent plusieurs modes.

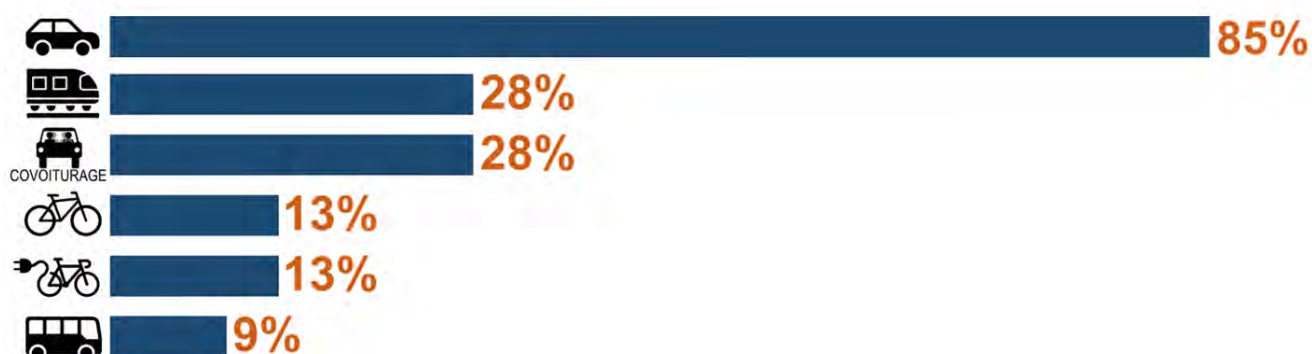


Figure 13 – Utilisation des modes de transport

Le taux d'utilisation de la voiture est particulièrement élevé. Plus de 8 personnes sur 10 utilisent la voiture au moins une fois par semaine. Le train est le deuxième mode de transport le plus utilisé dans la région, tout en restant très loin de la voiture. L'utilisation du covoiturage présente un intérêt notable, avec presque une personne sur trois optant pour cette solution au moins une fois par semaine. La région possède indéniablement un fort potentiel dans ce domaine. Les modes légers (vélos) et les bus sont très peu utilisés.

La figure suivante illustre la part de la population de chaque commune utilisant la voiture régulièrement.

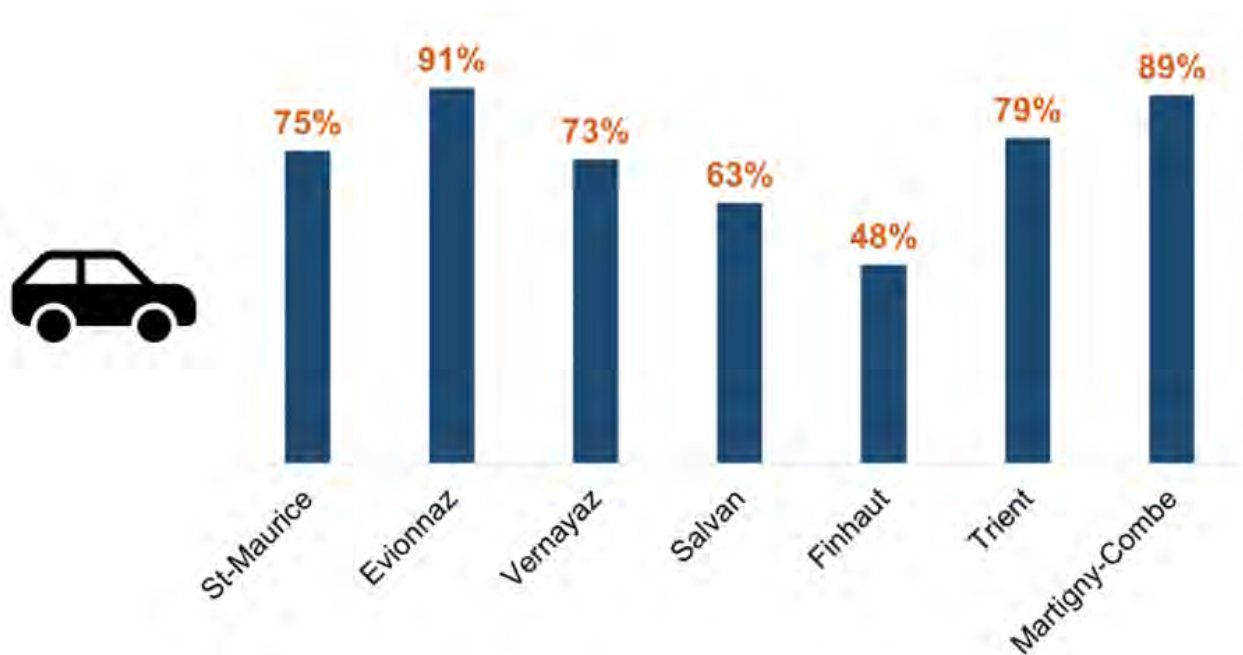


Figure 14 – Utilisation de la voiture par commune

L'utilisation de la voiture est importante sur l'ensemble du périmètre, ce qui confirme encore la conclusion précédemment faite.

Les sondés disposant d'une place de stationnement sur leur lieu de travail ont été interrogés sur la gratuité de cette dernière. Il apparaît que 68% des places de stationnement sont gratuites, ce qui explique en partie le taux d'utilisation élevé de la voiture.

Les communes de plaine affichent généralement des taux d'utilisation plus élevés que les communes de montagne. La commune de Finhaut se distingue comme étant la seule ayant moins de la moitié de ses habitants utilisant la voiture régulièrement. Cette différence est principalement due à la présence du Mont-Blanc Express qui est très compétitif avec la route en termes de temps de trajet.

Le tableau suivant illustre cette compétitivité avec les temps de trajet en direction de Martigny depuis différentes communes, en comparant la voiture (sans embouteillage ou ralentissement) et les transports publics (sans retard).

	Voiture	Bus	Train
Finhaut	35min	-	37min
Trient	26min	45min	-
Martigny-Combe	10min	16min	6min
Salvan	12min	-	19min
Vernayaz	5min	21min	5min
St-Maurice	12min	-	10min

Figure 15 – Temps de trajet en direction de Martigny

La figure suivante illustre la part de la population de chaque commune utilisant le covoiturage régulièrement.

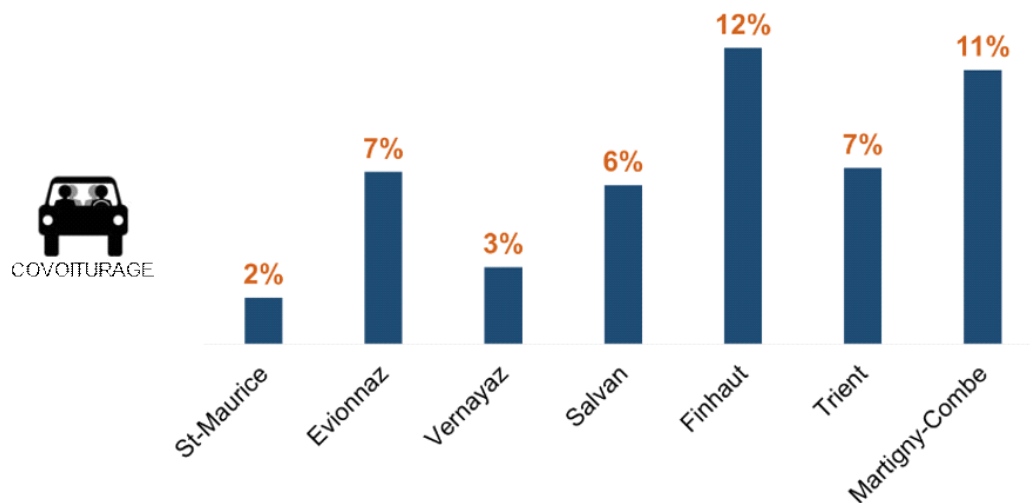


Figure 16 – Utilisation du covoiturage par commune

Le taux d'utilisation du covoiturage varie fortement entre les communes, avec une différence entre les communes de montagne et les communes de plaine. Le covoiturage est très peu développé dans les communes de plaine, alors que les communes de montagnes sont plus sensibles à l'utilisation du covoiturage.

La figure suivante illustre la part de la population de chaque commune utilisant le train régulièrement.

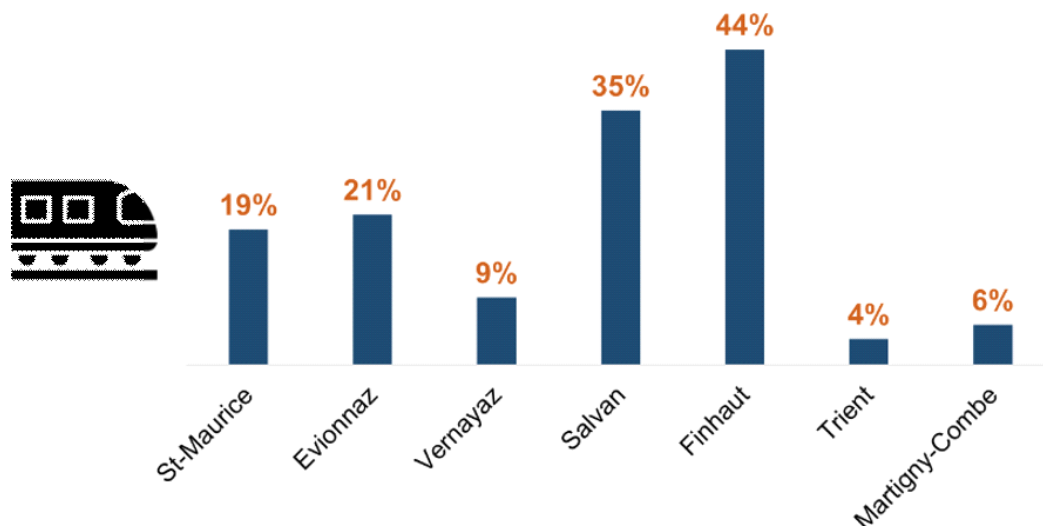


Figure 17 – Utilisation du train par commune

Le taux d'utilisation du train varie très fortement entre les différentes communes. Les communes de Finhaut et Salvan ont de très bonnes performances en termes de part modale de train. Les communes de St-Maurice et Evionnaz utilisent le train de manière notable. Le taux d'utilisation du train est très faible dans les communes de Trient, Martigny-Combe et Vernayaz. Ces variations sont principalement dues à des différences dans l'offre de train proposée, Trient n'étant pas desservi par le rail.

Il a été demandé aux participants comment ils se rendaient à la gare afin de comprendre s'ils avaient besoin d'utiliser un autre moyen de transport. Les résultats indiquent que 71% s'y rendent à pied, 7% à vélo et 1% en bus. 19% des voyageurs se rendent à la gare en voiture et stationnent leur véhicule proche de la gare. Il peut être intéressant de vérifier si l'offre de places de stationnement à proximité des gares est suffisante dans de le territoire du Parc.

La figure suivante illustre la part de la population de chaque commune utilisant le vélo régulièrement.

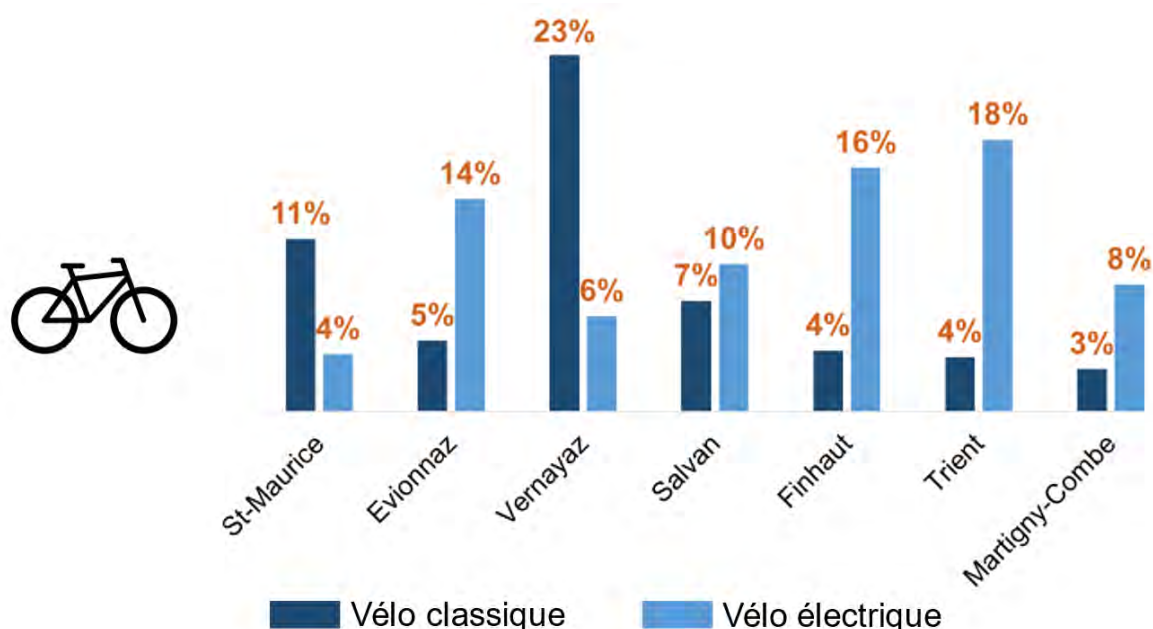


Figure 18 – Utilisation du vélo par commune

Le vélo est un mode de déplacement relativement peu utilisé sur le territoire du Parc, en comparaison avec la voiture. Le choix du vélo classique ou électrique dépend des communes. Les communes de Trient, Finhaut et Evionnaz ont une préférence pour l'utilisation du vélo électrique alors que le vélo classique est plus populaire dans les communes de Vernayaz et St-Maurice. Les caractéristiques du territoire expliquent grandement ces variations.

La figure suivante illustre la part de la population de chaque commune utilisant le bus régulièrement.

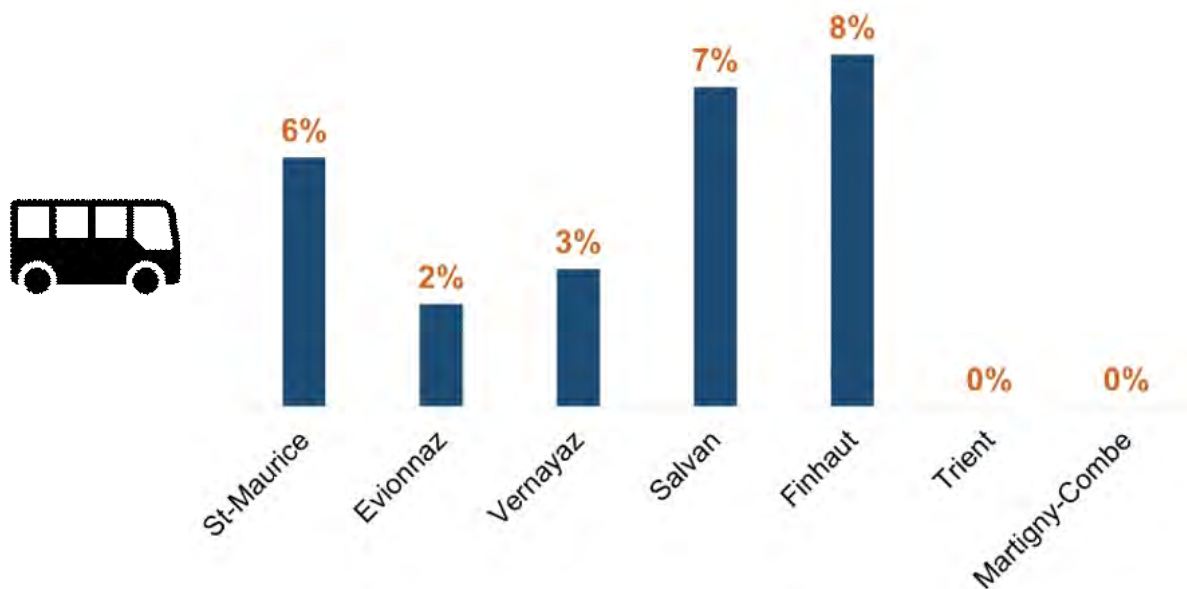


Figure 19 – Utilisation du bus par commune

Le taux d'utilisation du bus est extrêmement faible sur l'ensemble du territoire. Malgré quelques petites variations entre les communes, il n'y a jamais plus d'une personne sur dix utilisant le bus régulièrement.

1.4.4 Axes d'amélioration

Dans le cadre du sondage, les participants ont eu l'occasion de s'exprimer sur les axes d'amélioration des divers moyens de transport. Les avis sont évidemment personnels, mais certaines tendances ressortent de ces réponses.

Concernant les bus, le principal axe d'amélioration relevé concerne la fréquence. La fréquence actuelle d'environ un départ par heure ne semble pas suffisante pour les usagers. La diversification de l'offre (bus à la demande) et la création de nouvelles lignes sont également des idées qui reviennent régulièrement. A l'inverse, les points de satisfaction sont le nombre de places assises, le nombre et la localisation des arrêts et les tarifs des abonnements.

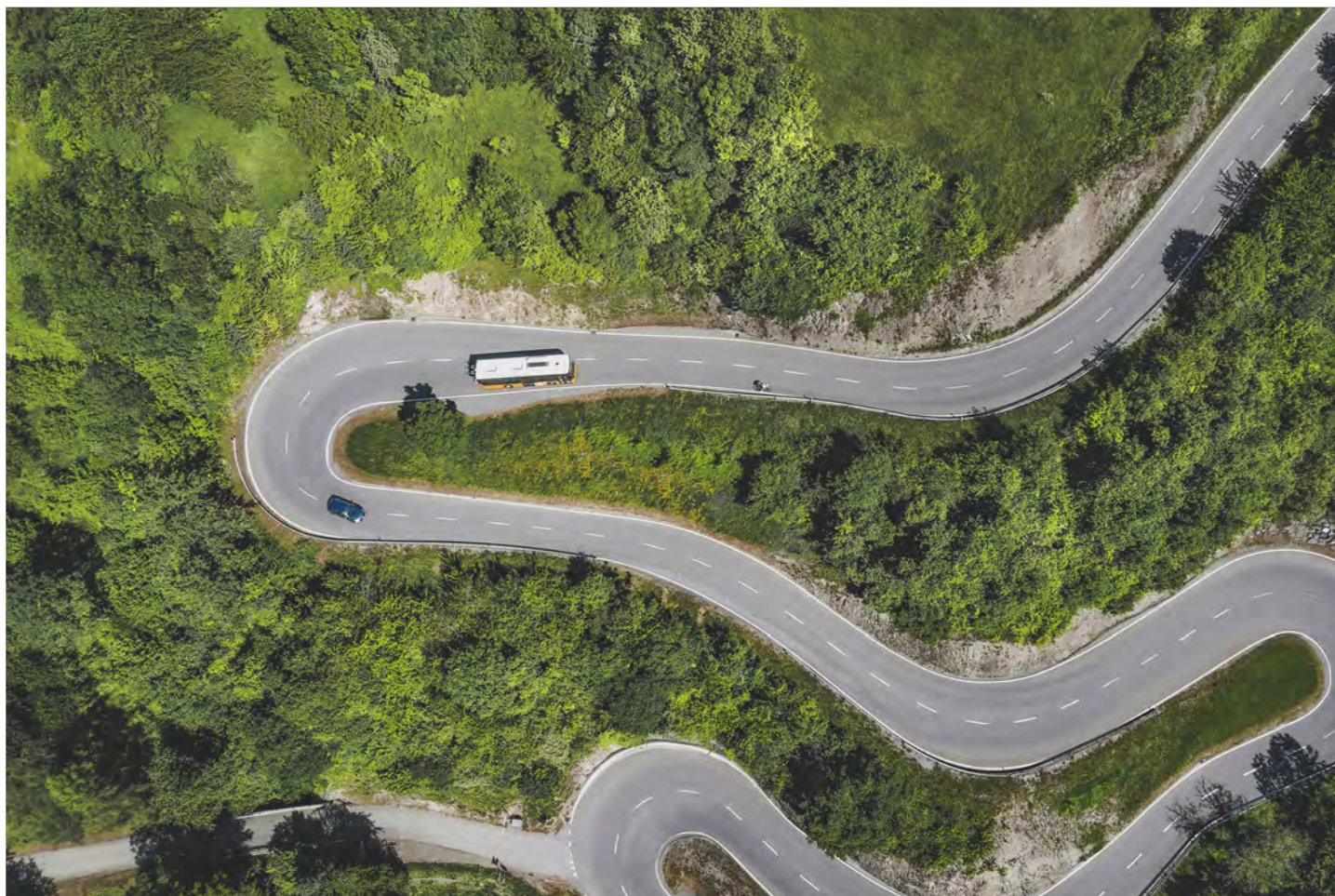
À propos des trains, le principal axe d'amélioration souligné par les sondés est à nouveau la fréquence, ce qui renforce l'importance qu'il faudra donner à ce point. L'optimisation des correspondances a également été relevé comme point à améliorer. À l'inverse, les temps de parcours semblent satisfaire les utilisateurs.

Sur le thème des autres modes doux tels que la marche, le vélo et la trottinette, la création de parcours apaisés (séparés du trafic), continus et avec moins de détours est la principale demande des gens interrogés. Il ne semble pas y avoir d'attentes particulières concernant les vélos en libre-service.

La figure suivante résume les axes d'amélioration et les points de satisfaction des différents modes, en fonction de ce qui est ressorti dans le sondage.

Mode de transport	Points de satisfaction	Axes d'amélioration
	- Nombre de places assises Localisation des arrêts Nombre d'arrêts Tarifs	- Augmenter la fréquence des bus - Diversifier l'offre (p.ex. bus à la demande) - Créer de nouvelles lignes - Fournir plus d'information sur l'offre existante - Améliorer les infrastructures aux arrêts
	Information sur l'offre existante Temps de parcours	- Augmenter la fréquence des trains - Optimiser les correspondances entre les lignes (principalement à Martigny)
	- Pas d'attente liée aux vélos en libre-service - Pas d'attente liée à la mise à disposition d'outil - Attente relativement faible liée au subventionnement pour l'achat d'un vélo	- Créer des itinéraires cyclables continus et séparés du trafic - Augmenter les possibilités de stationnement sécurisé de son vélo - Augmenter la possibilité de recharge d'un vélo électrique dans l'espace public
	- Pas d'attente supplémentaire par rapport aux possibilités de s'asseoir sur le trajet Trottoirs suffisamment larges	- Créer des parcours plus apaisés (loin du trafic) - Créer des parcours plus intéressants - Créer des parcours plus directs

Figure 20 – Points de satisfaction at axes d'amélioration



1.5 Bilan du diagnostic

Le diagnostic de la mobilité au sein du Parc met en lumière plusieurs tendances significatives. Le constat principal révèle que le véhicule individuel demeure le moyen de transport privilégié, même pour les déplacements en plaine. Cette préférence pour la voiture prédomine au détriment des transports publics, qui se révèlent être peu utilisés. De manière similaire, les modes doux, tels que la marche, le vélo, et la trottinette, restent sous-utilisés dans l'ensemble de la région.

Un autre élément important est la variation d'orientation des communes de plaine, certaines tournées vers le Chablais et d'autres vers Martigny. En revanche, les communes de montagne manifestent une orientation commune dirigée vers Martigny. Cette distinction géographique souligne la complexité des flux de déplacement au sein du Parc.

Par ailleurs, l'accessibilité des entreprises de la région par les transports publics se révèle être un défi majeur, avec une utilisation limitée de ces modes de transport par les travailleurs. Les offres en matière de stationnement, tant à l'intérieur du Parc qu'à Martigny et dans le Chablais, sont conséquentes, ce qui contribue à maintenir une dépendance élevée au véhicule individuel. Ces constats éclairent le besoin crucial d'apporter des solutions novatrices pour améliorer la mobilité, favoriser l'utilisation des transports publics, et encourager les modes de déplacement doux, tout en tenant compte des spécificités géographiques et des préférences des habitants. La suite du projet aura pour but de formuler des recommandations stratégiques basées sur ces observations afin de développer une vision multimodale adaptée aux besoins du Parc.

Chapitre 2

PHASE 2 - DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE

2.1 Atelier participatif

Pour amorcer la phase 2 de ce projet, un atelier participatif a été orchestré en présence des conseillers communaux en charge de la mobilité ou du personnel technique des communes du Parc. Cet atelier s'est déroulé le mardi 5 septembre à Saint-Maurice.

Le but de cette rencontre était d'abord de présenter le diagnostic relatif à la mobilité dans le Parc. À la suite de cette présentation, un atelier de réflexion a été animé dans le but de formuler des objectifs SMART en lien avec la mobilité. Ces objectifs sont conçus pour s'aligner sur la mission fondamentale du PVT, définie comme suit : « Le territoire du Parc naturel régional de la Vallée du Trient, de l'Arpille à la Cime de l'Est, offre une haute qualité de vie à ses habitants dans un écosystème durable. Il crée les conditions pour un équilibre optimal entre l'humain et la nature ».

Un objectif SMART est un objectif spécifique, mesurable, atteignable, réaliste et temporellement défini. Ces objectifs doivent être formulés de manière claire et accessible, garantissant ainsi leur efficacité. La qualité des objectifs est d'une importance cruciale, car elle conditionne l'efficacité des mesures qui découleront de ces derniers.

Les 13 personnes présentes à cet atelier ont été réparties en deux groupes de travail afin de faciliter les discussions. Plusieurs propositions d'objectifs sont ressorties de cet atelier.

└ Objectif 1 – Diminuer la dépendance à la voiture

Diminuer le trafic de 10% d'ici 4 ans sur l'ensemble des axes du Parc naturel régional.

└ Objectif 2 – Améliorer l'offre de transports publics

Augmenter la fréquentation des bus et du Mont-Blanc Express de 50% d'ici 4 ans.

└ Objectif 3 – Développer des hubs de mobilité

Développer 5 hubs de mobilité d'ici 4 ans, dans le but de favoriser la multimodalité.

2.2 Selection d'un objectif

À la suite de cette séance de travail, une proposition d'objectif central a été formulée. Cet objectif a pour but d'englober le contenu des trois objectifs spécifiques proposés à la clôture de l'atelier.

└ Objectif central – Diminuer la dépendance à la voiture
Diminuer le trafic de **10%** d'ici 4 ans sur l'ensemble des axes du Parc naturel régional, en favorisant un report vers les transports publics et les modes doux.

La stratégie visant à réduire la dépendance à l'égard de la voiture intègre différents points :

└ L'amélioration des transports publics est un élément central pour favoriser le report modal.

└ La création de hubs de mobilité permettra une transition plus simple entre les différents modes.

└ Le développement du covoiturage est une solution indispensable vis-à-vis du territoire actuel.

La base de cet objectif central est donc l'objectif 1. Mais les objectifs 2 et 3 font partie des implications directes de cet objectif central.

La méthode pour évaluer l'impact de la stratégie consiste à surveiller l'évolution du trafic sur 14 postes de comptages distincts. Cette collecte de données sur le trafic sera effectuée de manière annuelle pour quantifier l'effet des mesures mises en place.

Les axes routiers inclus dans le périmètre de l'étude sont illustrés dans la carte suivante.

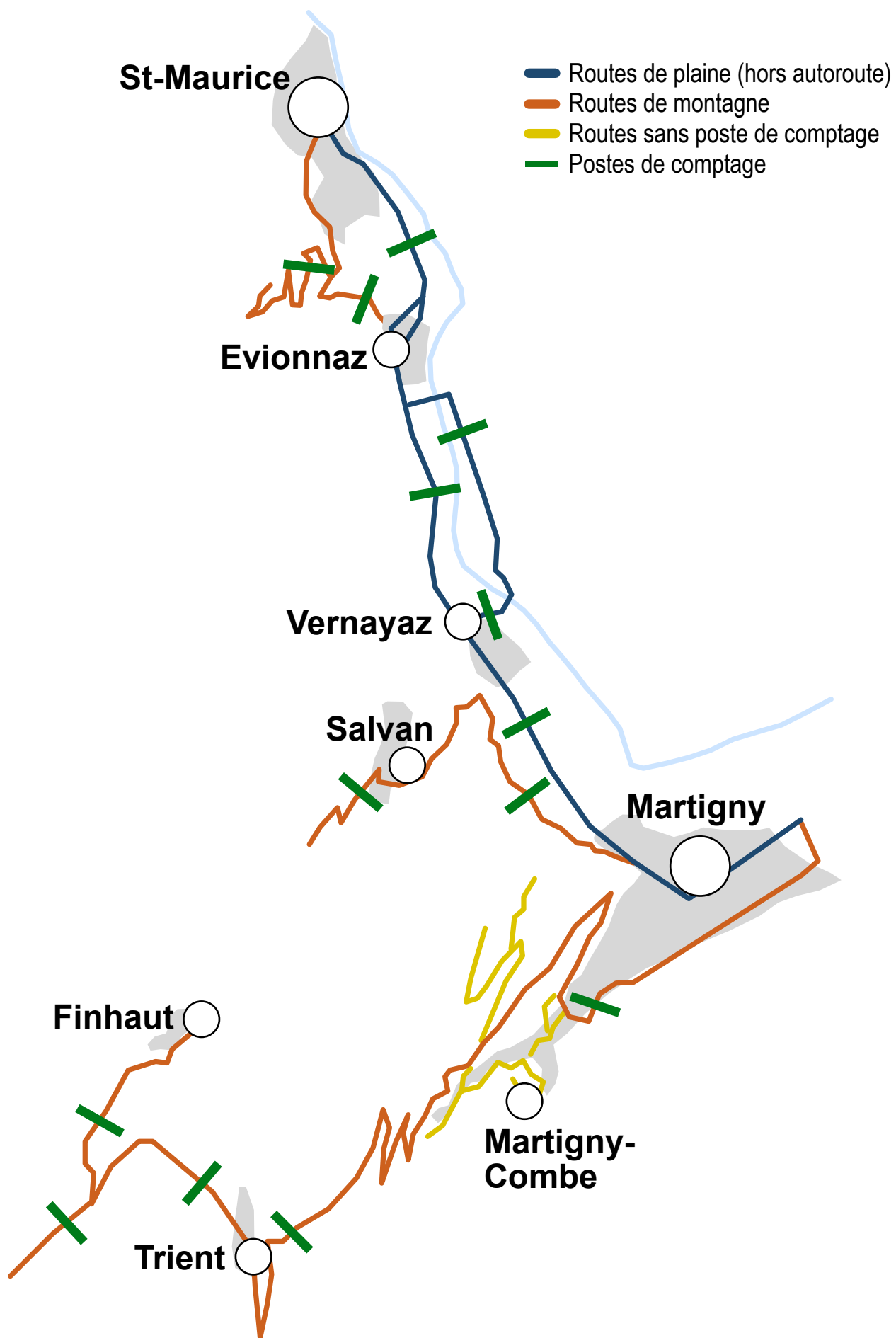


Figure 21 – Axes routiers inclus dans le périmètre de l'étude



Chapitre 3

PHASE 3 - DÉVELOPPEMENT DE MESURES

3.1 Atelier participatif

À l'instar de la phase 2, la phase 3 a débuté de manière collaborative avec l'organisation d'ateliers participatifs. Les mesures générées au cours de cette étape auront un impact direct sur les acteurs du Parc, il est donc logique que ces derniers exercent une influence sur la conception de ces mesures.

Deux ateliers ont été planifiés pour faciliter cette démarche. Le premier était dédié aux citoyens du Parc, tandis que le second était destiné à accueillir les conseillers communaux des sept communes concernées.

L'atelier des citoyens s'est tenu le mardi 5 décembre 2023, rassemblant six participants qui ont échangé leurs idées. Le deuxième atelier, destiné aux politiques, a eu lieu le lendemain, le 6 décembre, avec la participation de 22 représentants de l'ensemble des communes du Parc naturel régional.

Les soirées d'atelier étaient structurées en trois étapes. La première consistait en une présentation de l'état d'avancement du projet. Les conclusions du diagnostic de mobilité (phase 1) ainsi que l'objectif final retenu (phase 2) ont été exposés aux participants pour les situer dans le contexte. Ensuite, lors de la deuxième étape, les participants ont été répartis en groupes pour les ateliers, avec l'encadrement de membres de Traject qui ont facilité les discussions. Enfin, lors de la troisième étape, les groupes de travail ont restitué les idées développées, permettant ainsi une mise en commun des différentes perspectives.

L'objectif central de ces ateliers était d'imaginer des mesures potentielles pour permettre d'atteindre l'objectif central développé en phase 2. Pour faire cela, les groupes de travail ont pu discuter et imaginer des mesures sur 5 thèmes différents qui ont été traités successivement.

- └ Véhicules individuels
- └ Transports publics
- └ Modes doux
- └ Pourquoi se déplace-t-on ?
- └ Multimodalité

De ces ateliers, une quantité considérable d'idées, de concepts et de réflexions ont émergé. Cette base précieuse a pu être utilisée pour élaborer un catalogue de mesures qui correspond aux besoins des acteurs du Parc.

3.2 Concept des mesures

Afin de répondre à l'objectif central de réduction du trafic, un ensemble de 27 mesures a été élaboré et classé en 4 catégories.

Les **mesures centrales**, au nombre de 8, sont considérées comme prioritaires pour atteindre l'objectif et sont donc recommandées pour un pilotage direct par le Parc. Ces mesures couvrent divers thèmes et ont un impact significatif tant sur les communes de plaine que sur celles de montagne. Il est suggéré de donner la priorité à la mise en œuvre de ces mesures.

Les 18 autres mesures, considérées comme plus secondaires, sont plus spécifiques et ont un impact potentiellement moindre. Il est conseillé aux communes de choisir et de développer certaines de ces mesures en fonction de leurs objectifs spécifiques. Ces mesures secondaires sont réparties en 3 catégories selon leur thème d'impact, comprenant 10 mesures liées aux **transports publics**, 6 axées sur les **modes doux** et 3 concernant le **transport individuel motorisé**.

La liste complète des mesures est présentée dans la figure suivante. Chaque mesure fera l'objet d'un développement, avec un catalogue comprenant une fiche détaillée pour chaque mesure, disponible en annexe.

Objectif Diminuer la dépendance à la voiture

Diminuer le trafic de **10%** d'ici 4 ans sur l'ensemble des axes du Parc naturel régional, en favorisant un report vers les transports publics et les modes doux.

Mesures centrales - Pilotées par le Parc

- L MC01** - Pilotage des mesures
- L MC02** - Création d'un axe cyclable structurant en plaine
- L MC03** - Mise en œuvre de la cadence 1/2h du Mont Blanc Express
- L MC04** - Création d'une liaison Col de la Forclaz - Trient - Châtelard - Finhaut
- L MC05** - Création et développement de hubs de mobilité
- L MC06** - Développement d'une plateforme de covoiturage
- L MC07** - Création et mise en œuvre d'une campagne de communication
- L MC08** - Mise en place d'une politique de stationnement globale

Transports publics

- L TP01** - Plan de mobilité des entreprises
- L TP02** - Amélioration de l'offre globale en transports publics
- L TP03** - Création de navettes saisonnières
- L TP04** - Création d'un système de carte d'hôte
- L TP05** - Système d'achats sans voiture
- L TP06** - Transport de vélos dans les bus
- L TP07** - Transport de vélos dans les trains
- L TP08** - Mise en place de navettes de bus à la demande
- L TP09** - Système de tarification TP avantageux
- L TP10** - Mise en place d'un pass mobilité

Modes doux

- L MD01** - Réseau de pistes et bandes cyclable
- L MD02** - Réseau de chemins piétons
- L MD03** - Création de cartes vélo et cartes pédestres
- L MD04** - Organisation d'événements de promotion
- L MD05** - Création d'abris pour vélos
- L MD06** - Vélos en libre service

Véhicules

- L TIM01** - Stratégie en lien avec le trafic scolaire
- L TIM02** - Système d'autopartage de véhicules
- L TIM03** - Développement de zones 30 dans les centre villes de plaine

Figure 22 – Liste des mesures

3.3 Mesures centrales

Cette section a pour but de présenter les mesures centrales afin d'expliquer la structure fondamentale qui se construit autour d'elles. L'idée derrière ce concept est de mettre en œuvre ces 8 mesures essentielles, créant ainsi une base solide pour soutenir toute mesure secondaire envisagée.

En premier lieu, certaines mesures centrales adoptent une approche générale visant la cohésion et la mise en œuvre efficace des autres mesures. À titre d'exemple, le **pilotage** (MC01) et la **communication** (MC07) sont des éléments clés dans ce contexte. Ensuite, d'autres mesures centrales abordent le thème des transports publics en proposant des améliorations concrètes telles qu'une nouvelle liaison en **bus entre Trient et Finhaut** (MC04) et une augmentation de la **cadence du Mont-Blanc Express** (MC04).

Le thème des modes doux est également abordé par la création d'un **axe cyclable structurant** à travers la plaine (MC02). La mise en place d'une campagne de **covoiturage** (MC06) et le développement d'une **politique de stationnement** globale sont des approches directes sur la question des voitures. Enfin, le développement de **hubs de mobilité** (MC05) introduit un dernier aspect, celui de la multimodalité.

La figure suivante offre une représentation visuelle de ces 8 mesures centrales, mettant en évidence leur caractère transversal, que ce soit entre la plaine et la montagne ou entre les différents thèmes.

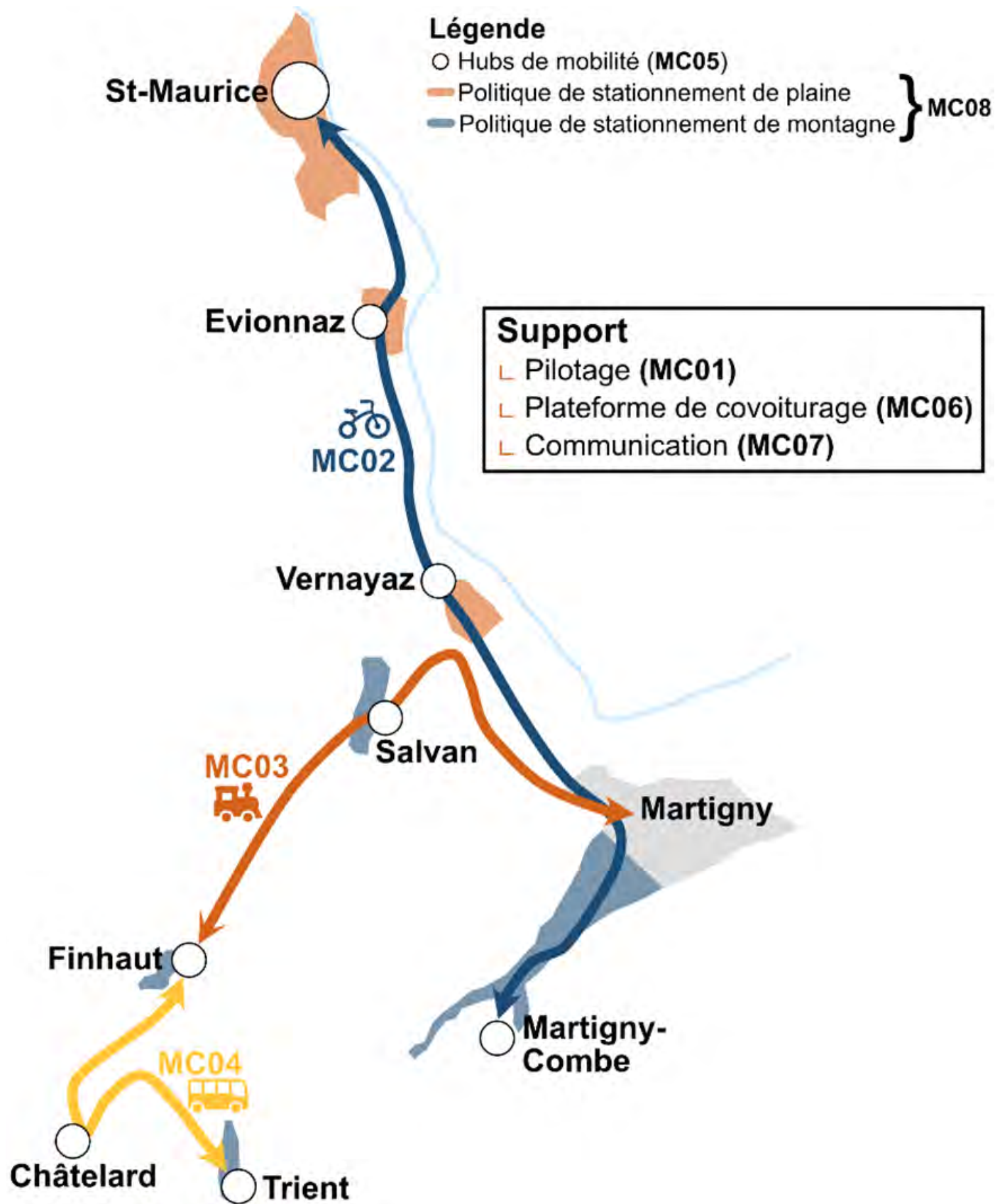


Figure 23 – Représentation des mesures centrales

3.4 Développement des mesures centrales

Cette section a pour but d'approfondir les diverses mesures centrales élaborées dans le cadre de ce projet. Bien que le rapport contienne ultérieurement un catalogue de fiches de mesures résumant de manière concise les concepts associés, cette section est essentielle pour une compréhension approfondie de l'impact potentiel de ces mesures.

Il est important de souligner les différentes responsabilités attribuées à chaque acteur dans la mise en œuvre de ces mesures. Le Parc assumera un rôle de supervision globale du projet et de suivi des résultats. Il jouera aussi un rôle de soutien pour les communes qui, parallèlement, seront chargées de piloter les mesures et auront la responsabilité de les mettre en œuvre. La gouvernance des projets devra toutefois être réglée au cas par cas lors du lancement.

3.4.1 MC01 - Pilotage et suivi des mesures

L'objectif de cette mesure est d'assurer un accompagnement global dans la mise en œuvre des projets de mobilité au sein du Parc. La mesure se focalise sur les aspects suivants :

- └ Suivi concret de la réalisation des projets : en apportant un soutien technique et logistique aux communes pour la concrétisation de leurs initiatives. Cela inclut le rôle de représentant de la Vallée du Trient dans les comités de pilotage.
- └ Organisation des appels d'offres : afin d'assister les municipalités dans la réalisation d'études, notamment par le lancement des appels d'offres pour des mandats, la lecture et l'analyse des propositions, ainsi que le processus d'adjudication.
- └ Relevé des résultats des projets : effectuer un relevé annuel des comptages routiers dans les 14 stations, maintenir un tableau Excel pour suivre l'évolution des chiffres et élaborer une liste de recommandations pour l'avenir.
- └ Accompagnement dans la planification d'événements : organisation d'événements visant la population locale et soutien à la mobilité lors des grands événements dans le Parc tels que le Tour de Romandie, l'UTMB et le Tour de Suisse.
- └ Pilotage de la réalisation de l'application de covoiturage.

Idéalement, cette mission de pilotage serait assumée par le PVT. Pour garantir des conditions optimales, il est recommandé d'engager un spécialiste en mobilité (collaborateur ou entreprise spécialisée). Un organigramme de pilotage est dans la figure suivante pour concrétiser cette démarche.

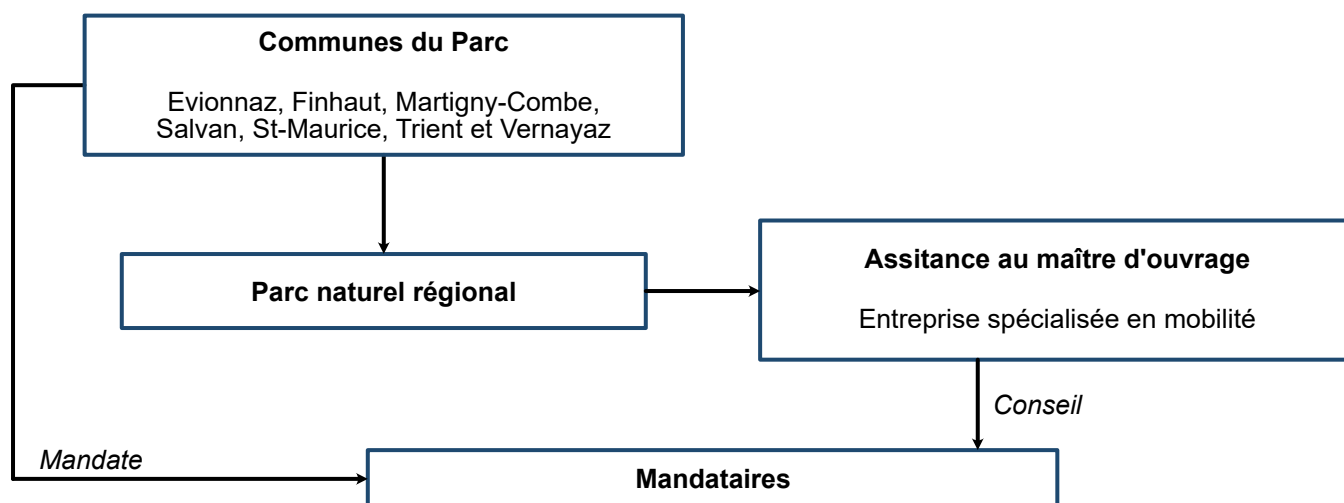


Figure 24 – Organigramme du pilotage

Une estimation des coûts d'un accompagnement par une entreprise spécialisée a été réalisée. Le budget annuel estimé s'élève à 54'000 CHF.

Action	Description	Heures nécessaires [par année]	Budget annuel
Relevé des résultats plan de mobilité durable	- Effectuer un relevé annuel des comptages routiers dans les 13 stations - Tenir un tableau Excel pour suivre l'évolution des chiffres - Établir une liste de recommandation pour la suite	45 heures par année	6 750,00 CHF
Suivi de réalisation des projets	- Apporter un soutien technique et logistique aux communes dans la mise en œuvre de leurs projets - Assurer le rôle de représentant de la Vallée du Trient dans les comités de pilotage	7 projets par année 3 heures par mois par projet 255 heures par année	38 250,00 CHF
Accompagnement événements et communication	- Organisation d'événements ciblant la population - Accompagnement mobilité des grands événements dans le Parc (Tour de Romandie, UTMB, Tour de Suisse)	5 heures par mois 60 heures par année	9 000,00 CHF
TOTAL		360	54 000,00 CHF
TOTAL MENSUEL		30	4 500,00 CHF
Taux d'engagement		16%	

Organisation des AO	- Organiser des appels d'offres pour soutenir les municipalités dans la réalisation des études (appel d'offres, lecture et analyse des offres, adjudication)	7 appels d'offres par année (sur invitation) 30 heures par appel d'offres 210 heures par année	31 500,00 CHF
---------------------	--	--	---------------

Figure 25 – Estimation des coûts d'un accompagnement

3.4.2 MC02 - Axe cyclable structurant en plaine

La création d'un axe cyclable traversant la plaine (Gare de Martigny-Croix - Martigny - Vernayaz - Evionnaz - Saint-Maurice) représente une mesure fondamentale pour la promotion des modes doux. Ce parcours sera aménagé sous la forme d'une piste cyclable, avec une attention particulière portée à la continuité et à la sécurité des cyclistes. Les communes du Parc directement concernées par cette initiative sont Saint-Maurice, Evionnaz, Vernayaz et possiblement Martigny-Combe.

Bien que les décisions finales seront prises lors de la réalisation du projet, une proposition initiale est avancée. L'axe principal débutera à la gare de Martigny-Croix et se dirigera vers la gare de Saint-Maurice en traversant Martigny et en longeant le Rhône. Le tracé total mesure 17,3 km avec une dénivellation positive de 113 mètres, permettant un temps de trajet à vélo estimé à moins d'une heure. Le parcours peut être divisé en trois catégories distinctes.

└ Tronçon déjà aménagé - Une grande partie du trajet bénéficie déjà d'une piste cyclable dédiée aux vélos, notamment le long du Rhône. Cette section ne nécessitera pas de modifications, constituant ainsi un avantage significatif du territoire et facilitant considérablement la mise en œuvre du projet.

└ Piste cyclable à développer - La portion la plus délicate se situe à Saint-Maurice, où le tracé suit une Route Cantonale fréquentée. L'élaboration d'une piste cyclable spécifique devra donc être étudiée pour cette section afin d'assurer la sécurité des cyclistes.

└ Analyse de terrain à réaliser - Enfin, des analyses de terrain sont nécessaires, en particulier dans les zones urbaines telles que Martigny et Saint-Maurice, pour évaluer la situation actuelle et déterminer si des travaux sont nécessaires.

La carte présentée dans la figure suivante illustre le tracé proposé pour cet axe cyclable structurant, développé dans le cadre de cette mesure centrale.

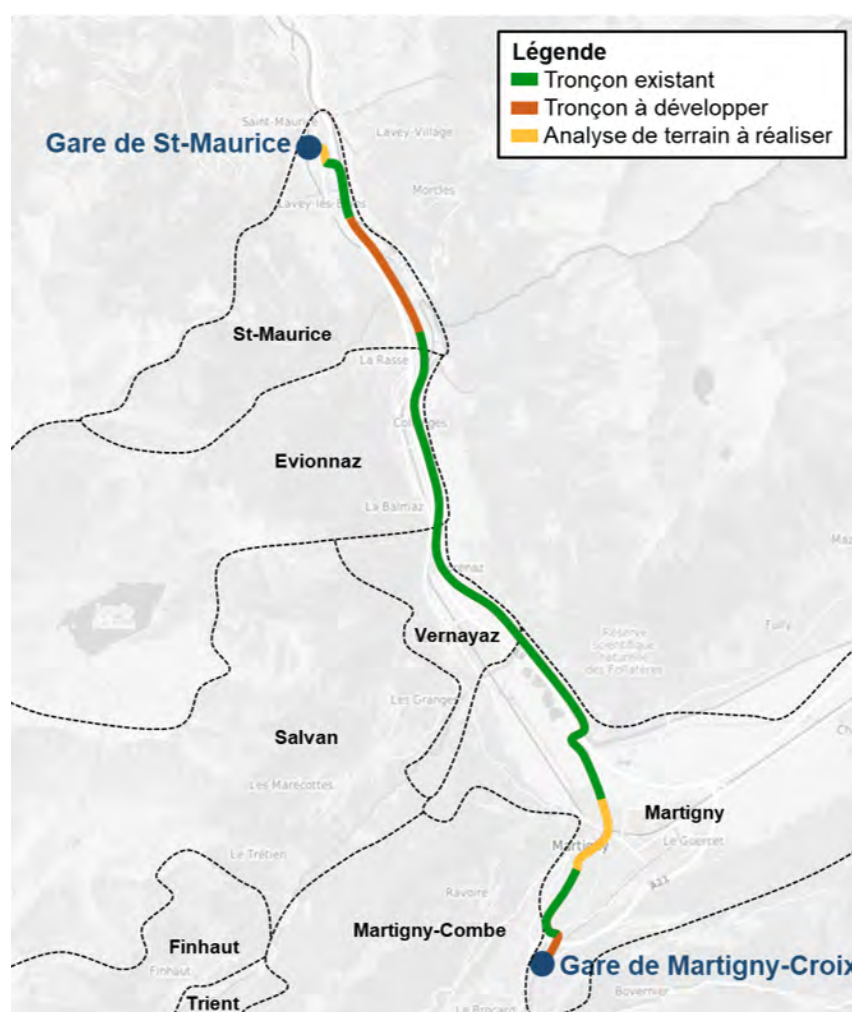


Figure 26 – Tracé de l'axe cyclable structurant

La concrétisation de cette mesure centrale impliquera les étapes suivantes :

- └ Diagnostic de la situation actuelle avec une visite de terrain.
- └ Identification du tracé final de l'axe structurant.
- └ Étude des travaux nécessaires, incluant une estimation des coûts et des délais.
- └ Réalisation des travaux d'infrastructure et de signalisation.
- └ Promotion du concept auprès de la population.

Pour établir une estimation des coûts de manière approximative, la valeur de 3'000 CHF par mètre de tronçon d'aménagement cyclable à développer peut être utilisée. En conséquence, les coûts de développement pourraient varier de 15 millions CHF (pour le développement uniquement des tronçons non aménagés) à 50 millions CHF (pour le développement de l'intégralité du parcours).

La concrétisation de cette mesure peut être faite dans le cadre de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040, dans laquelle l'Etat du Valais prévoit d'investir 200 à 250 millions sur 20 ans dans un réseau cyclable cantonal.

Suite à la création de cet axe structurant, la possibilité de mettre en place un réseau cyclable complet émergera, connectant les gares, les écoles et les communes de montagne à cet axe. Il convient de noter que ce développement s'inscrit dans le cadre d'une autre mesure (MD01). Dans cette phase ultérieure, l'ensemble des communes pourront être impliquées dans le projet.

3.4.3 MC03 - Cadence 1/2h de Mont-Blanc Express

Le Mont-Blanc Express joue un rôle essentiel en tant que moyen de transport public reliant la plaine et la montagne au sein du Parc. Il assure la liaison entre les communes de Finhaut, Salvan, Vernayaz et Martigny, et sa fréquentation actuelle témoigne d'une demande soutenue.

Actuellement exploité avec une fréquence horaire, la mesure envisagée vise à augmenter cette cadence pour atteindre un départ toutes les demi-heures. Cette amélioration permettrait de renforcer l'accessibilité des transports publics et d'optimiser le confort des voyageurs. De plus, elle pourrait inciter un changement modal en encourageant les utilisateurs de véhicules individuels à privilégier le train.

La ligne étant exploitée par TMR, la mise en place de cette mesure devra se faire en collaboration avec cette entreprise.

La figure suivante illustre le tracé du Mont-Blanc Express, de Martigny jusqu'en France, à Vallorcine.

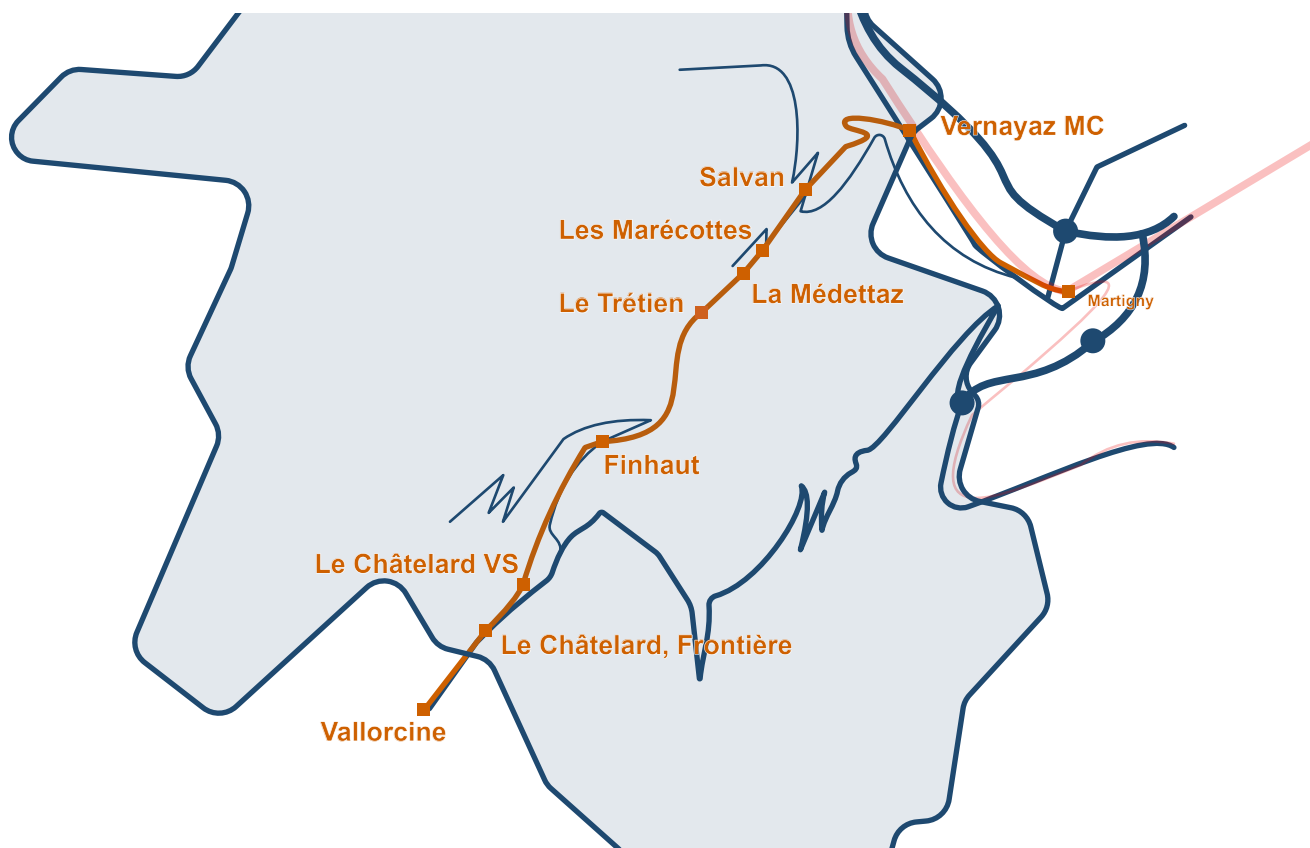


Figure 27 – Tracé du Mont-Blanc Express

Les premiers éléments techniques ont été étudiés pour accompagner cette proposition de mesure.

À l'heure actuelle, les points de croisement se trouvent à Vernayaz, Salvan, Les Marécottes, Le Trétien, Finhaut et Châtelard-Frontière. Cependant, la productivité est entravée par une attente de 50 minutes du train faisant demi-tour à Vallorcine. Sans aménagements significatifs, tels que la création de nouveaux points de croisement, seule une cadence de 30 minutes imparfaite est envisageable (37'/23').

La figure suivante illustre cette cadence imparfaite.

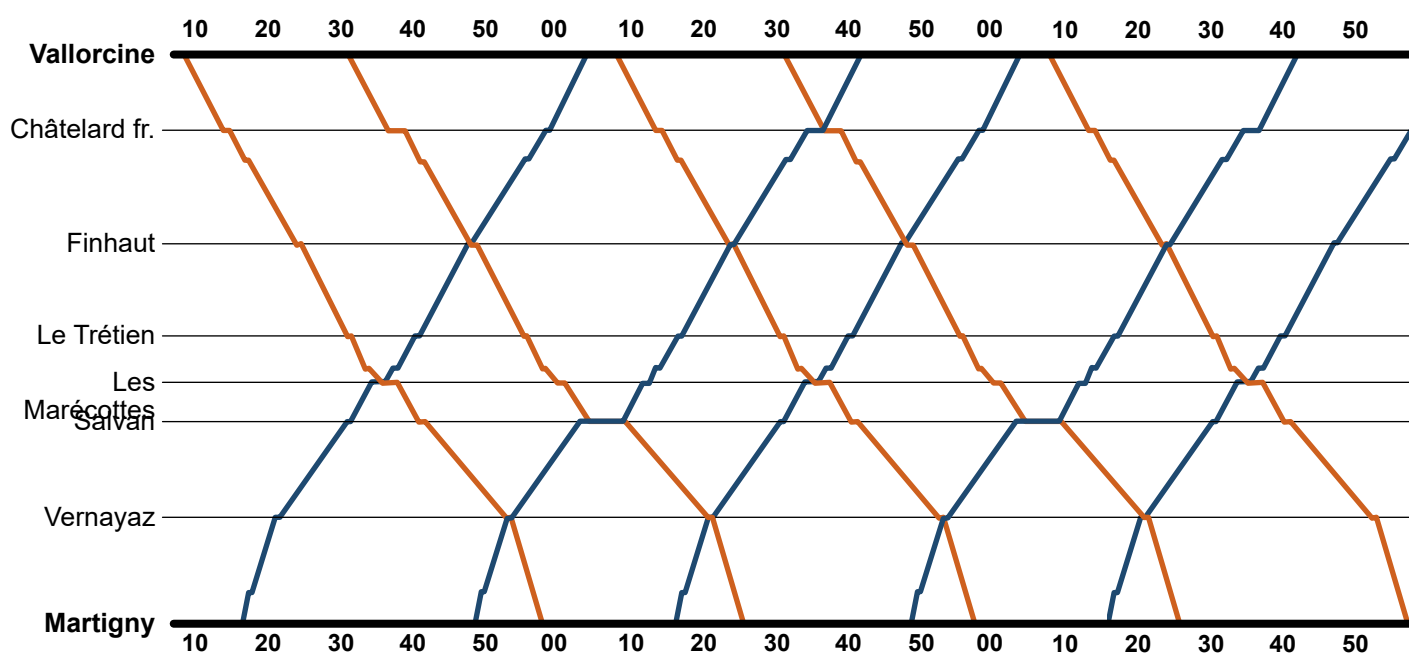


Figure 28 – Cadence 30 minutes imparfaite

Cette analyse souligne que le passage à une cadence de 30 minutes est complexe, et des travaux d'aménagement substantiels pourraient être nécessaires. Pour une cadence 30 minutes régulière, un point de croisement devrait être créé entre Vernayaz et Salvan, dans un territoire irrégulier avec des fortes pentes. Cependant, cela ne doit pas constituer un frein, car la réalisation de ce projet peut considérablement améliorer l'offre de transport public dans le Parc. De plus, il est important de considérer que c'est un projet avec un horizon de réalisation à long terme et de planifier en conséquence.

Les étapes de concrétisation du projet sont les suivantes :

- └ Évaluation de l'adéquation entre l'offre et la demande.
- └ Estimation des coûts du projet en tenant compte du Taux de Rentabilité Minimale (TMR).
- └ Intégration du projet dans les initiatives de développement du Canton.
- └ Suite et coordination des actions par les équipes de TMR et les autorités cantonales.

3.4.4 MC04 - Liaison Col de la Forclaz-Trient-Châtelard-Finhaut

L'axe Trient - Finhaut a été identifié comme un point problématique du réseau de transports publics. L'objectif de cette mesure est d'améliorer la desserte de ces deux communes ainsi que celles de Châtelard et du Col de la Forclaz, en augmentant l'offre de bus et en proposant ainsi une alternative efficace à l'utilisation de la voiture. La proposition consiste à créer une ligne reliant Trient à Finhaut, partant du Col de la Forclaz et passant par Châtelard Village, établissant ainsi une connexion pratique avec le VerticAlp Emosson. Une autre option envisageable est de passer par Châtelard Frontière, le choix du tracé étant une étape cruciale du développement de cette mesure.

La mise en œuvre de cette mesure nécessitera une collaboration étroite avec une entreprise de transport de voyageurs.

La carte présentée dans la figure suivante illustre le tracé potentiel de cette nouvelle ligne, accompagné des temps de trajet estimés.

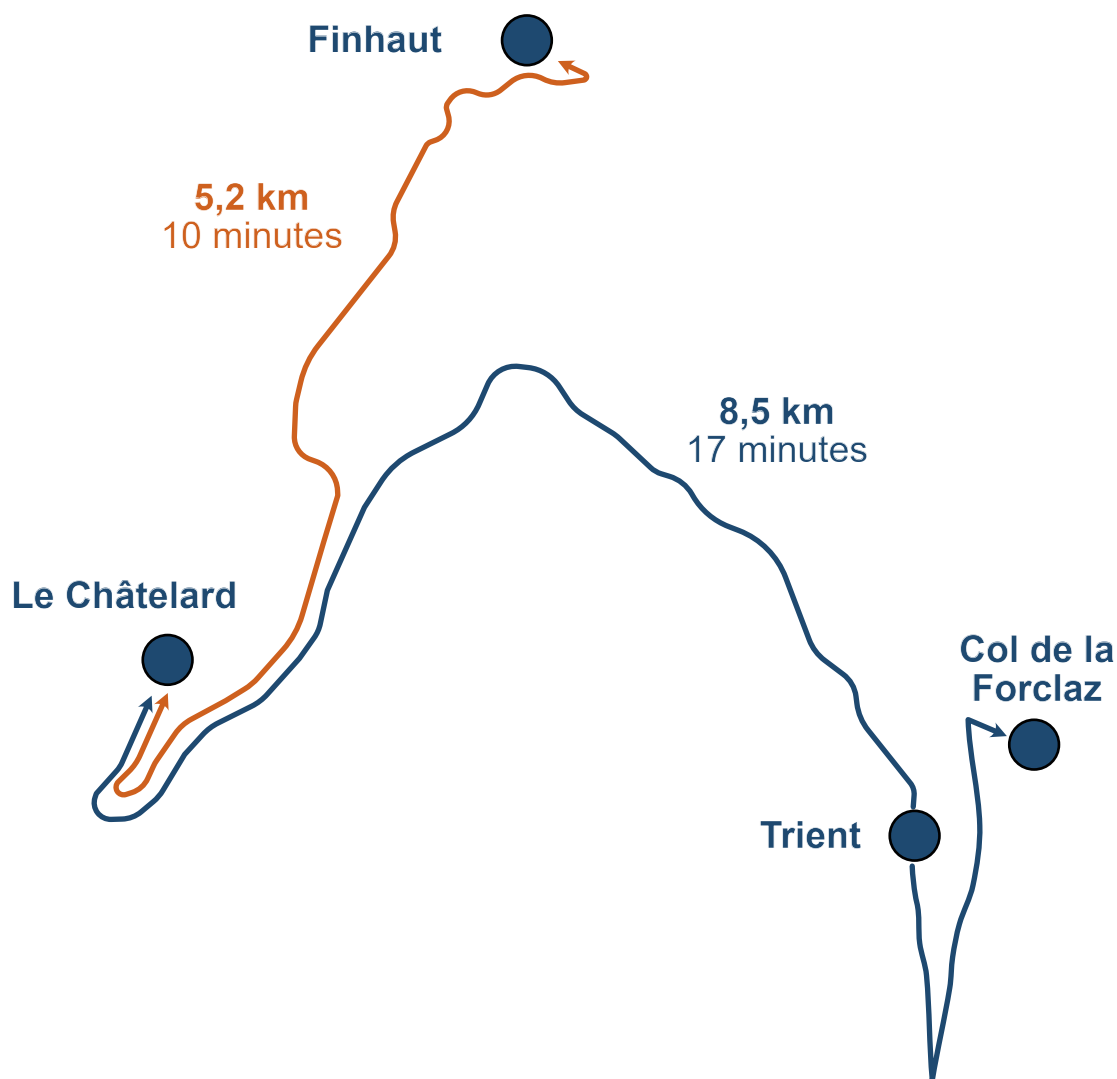


Figure 29 – Tracé de la ligne Forclaz-Trient-Châtelard-Finhaut

Le trajet aller-retour complet peut être effectué en 54 minutes. En appliquant un tarif de 10 CHF par kilomètre, le coût par course s'élève à 274 CHF de frais pour l'entreprise de transport.

Avec une fréquence de 14 paires de courses par jour (une fois par heure de 6h à minuit), cela représente environ 1,40 million de CHF par an. En réduisant l'offre à 7 courses par jour, ciblant les heures de forte affluence, le coût annuel s'élève à légèrement plus de 700'000 CHF.

Les étapes clés pour mettre en œuvre le projet sont les suivantes :

- └ Évaluation quantitative du besoin de créer cette offre.
- └ Évaluation de la faisabilité technique du projet.
- └ Élaboration d'un nouvel horaire opérationnel sur une période de 24 heures.
- └ Validation du concept par le commanditaire.
- └ Implémentation de la nouvelle offre.

3.4.5 MC05 - Création et développement de hubs de mobilité

L'idée fondamentale derrière la création d'un hub de mobilité est de servir de plateforme facilitant les transitions entre divers modes de transport. Ces emplacements sont conçus pour simplifier les passages d'un moyen de déplacement à un autre, englobant notamment la transition de la voiture individuelle aux transports publics, du vélo aux transports publics, ou encore de la voiture individuelle au covoiturage.

Les emplacements idéaux pour ces hubs sont les gares, et éventuellement d'autres points de regroupement stratégiques dédiés au covoiturage. Ces hubs doivent être pourvus de parkings dédiés aux voitures, utilisés aussi bien pour le covoiturage que pour les installations de type "Park and Rail" (P+R). De plus, ils devront proposer des parkings sécurisés pour les vélos, en quantité suffisante, et offrir des équipements tels que des vestiaires, des douches et des WC.

On peut classer les hubs en deux catégories : les hubs de plaine et les hubs de montagne, selon leur emplacement géographique. Les hubs de plaine doivent inclure des parkings, des installations pour les vélos (stationnement sécurisé, douches, vestiaires) et des connexions multimodales. Les hubs de montagne nécessitent moins d'aménagements et devraient principalement comprendre des espaces P+R et du stationnement pour les vélos.

Les besoins en stationnement des hubs dépendent de la fréquentation des gares. L'hypothèse est posée qu'une place de stationnement pour voiture est nécessaire pour 20 voyageurs (avec un minimum de 5 places par hub). Concernant les vélos, selon la norme VSS 40'065 (« *Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos* »), une place de stationnement pour vélo est nécessaire pour 4 voyageurs. Un maximum de 300 places est fixé pour rester dans un ordre de grandeur réaliste.

La carte suivante illustre une proposition de localisation des différents hubs, avec le besoin en stationnement (vélos et véhicules individuels) associé à chacun d'entre eux.

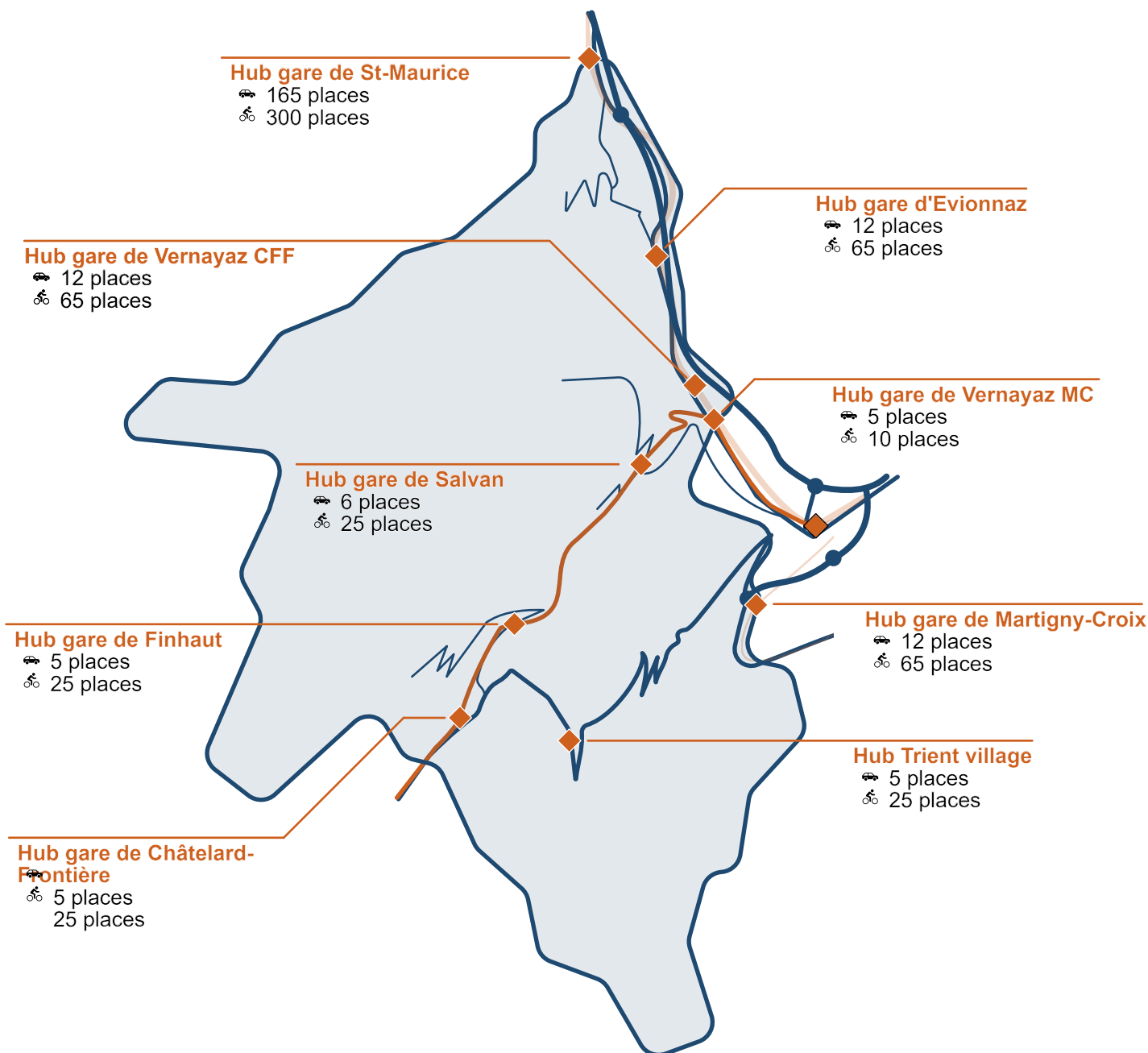


Figure 30 – Localisation des hubs

Un focus est maintenant réalisé sur les différents hubs.

Hub de Saint-Maurice

- └ Besoin en stationnement : 165 places pour voitures / 300 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 57 places pour voitures / 46 places pour vélos

Pistes à explorer :

- └ Parking ancien arsenal - potentiel de 27 places.
- └ Zone chargement - potentiel d'environ 20 places avec le maintien d'un quai de chargement pour les CFF.

La figure suivante illustre la situation sur place. Il est à noter qu'un parking pour vélos de 300 places nécessiterait l'utilisation d'une surface d'environ 450 m², représentée schématiquement dans la figure suivante.



Figure 31 – Situation de la gare de St-Maurice

Atteindre l'objectif de 165 places pour voitures semble difficile car cela nécessiterait 108 places supplémentaires. Le même constat s'applique aux 300 places pour vélos, qui nécessiteraient la réduction du nombre de places pour voitures. Cependant, même si le besoin total n'est pas entièrement satisfait, toute amélioration apportée entraînera des conséquences positives, et il est donc essentiel de réaliser ces efforts. Il est recommandé de réaliser en priorité le stationnement pour les vélos.

Hub de Evionnaz

- └ Besoin en stationnement : 12 places pour voitures / 65 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 25 places pour voitures / 8 places pour vélos

Une solution envisageable pour répondre au besoin en stationnement pourrait consister à convertir une dizaine de places de parking pour voitures en places dédiées aux vélos.

La figure suivante illustre la situation sur place. Il convient de noter que, en raison de travaux récents, il est possible que la carte et l'analyse ne soient pas entièrement à jour à 100%.

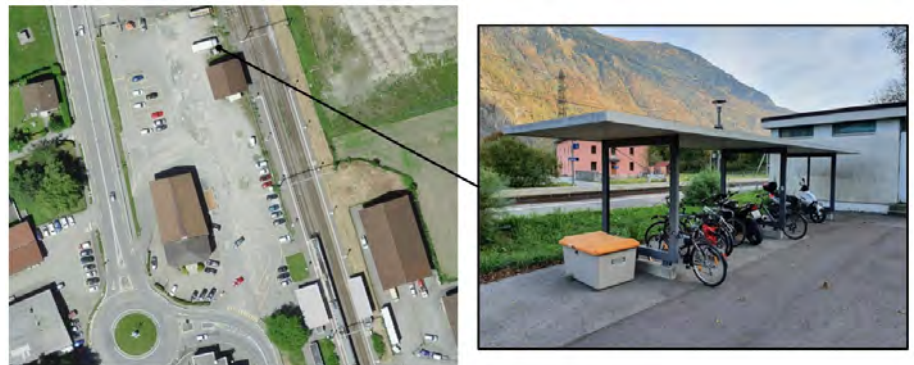


Figure 32 – Situation de la gare de Evionnaz

Hub de Vernayaz CFF

- └ Besoin en stationnement : 12 places pour voitures / 65 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 9 places pour voitures / 14 places pour vélos

Une option possible pour répondre au besoin en stationnement serait d'ajouter 3 places de parking pour voitures et une cinquantaine de places pour vélos, potentiellement à l'emplacement actuel du totem blanc.

La figure suivante illustre la situation sur place.



Figure 33 – Situation de la gare de Vernayaz CFF

Hub de Vernayaz MC

- └ Besoin en stationnement : 5 places pour voitures / 10 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 24 places pour voitures / 10 places pour vélos

Une option envisageable pour satisfaire le besoin en stationnement serait de transformer 2 places de parking pour voitures en places vélos. Cependant, il faut être attentif au fait que le parking pourrait également devoir répondre aux besoins de la pizzeria, ce qui devrait être pris en considération.

La figure suivante illustre la situation sur place.



Figure 34 – Situation de la gare de Vernayaz MC

Hub de Salvan

- └ Besoin en stationnement : 6 places pour voitures / 25 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 9 places pour voitures / 0 places pour vélos

Une solution envisageable pour satisfaire le besoin en stationnement serait de transformer 3 places de parking pour voitures en places vélos.

La figure suivante illustre la situation sur place.



Figure 35 – Situation de la gare de Salvan

Hub de Martigny-Croix

- └ Besoin en stationnement : 12 places pour voitures / 65 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 17 places pour voitures / 0 places pour vélos

Une solution envisageable pour satisfaire le besoin en stationnement serait de transformer 5 places de parking pour voitures en places vélos.

La figure suivante illustre la situation sur place.

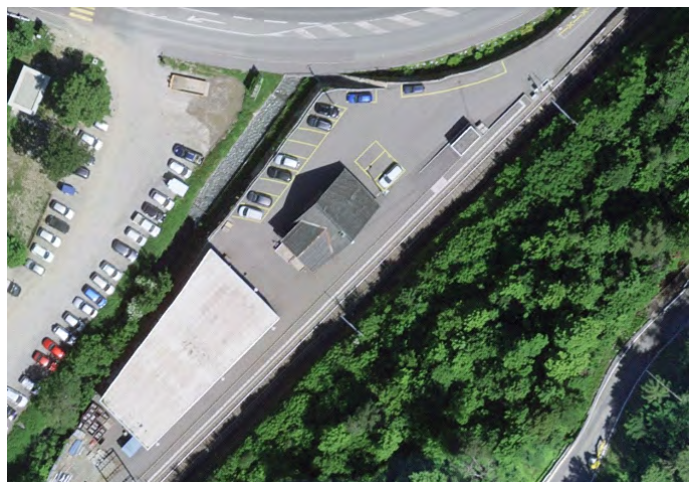


Figure 36 – Situation de la gare de Martigny-Croix

Hub de Finhaut

- └ Besoin en stationnement : 5 places pour voitures / 25 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 11 places pour voitures / 0 places pour vélos

Une proposition envisageable pour répondre au besoin en stationnement serait d'autoriser un usage P+R des places bleues (toute la journée) et d'aménager une vélostation sur le parvis entre la gare et les places bleues. Il est important de noter que le parking actuel pourrait également couvrir des besoins autres que ceux liés au hub de mobilité, et cela nécessite une considération attentive.

La figure suivante illustre la situation sur place.



Figure 37 – Situation de la gare de Finhaut

Hub de Châtelard

- └ Besoin en stationnement : 5 places pour voitures / 25 places pour vélos
- └ Stationnement existant : non estimé

Pour satisfaire le besoin en stationnement, il est nécessaire d'identifier clairement l'offre actuelle pour mettre en place une stratégie. La mise en place d'une vélostation sera sans doute recommandée.

La figure suivante illustre la situation sur place.



Figure 38 – Situation de la gare de Châtelard

Hub de Trient

- └ Besoin en stationnement : 5 places pour voitures / 25 places pour vélos
- └ Stationnement existant : 16 places pour voitures / 0 places pour vélos

Une option envisageable pour satisfaire le besoin en stationnement serait de transformer 5 places de parking pour voitures en places vélos. Il est important de noter que le parking actuel pourrait également couvrir des besoins autres que ceux liés au hub de mobilité, et cela nécessite une considération attentive.

La figure suivante illustre la situation sur place.



Figure 39 – Situation de la gare de Trient

3.4.6 MC06 - Plateforme de co-voiturage

Dans un territoire aussi vaste que le PVT, le covoiturage émerge comme une solution parfaitement adaptée, et il est impératif de promouvoir activement cette approche. Les données recueillies lors d'un diagnostic de la mobilité dans le Parc démontrent déjà une utilisation significative du covoiturage, mettant en évidence un potentiel réel dans ce domaine.

Le développement ou l'exploitation d'une plateforme de mise en relation entre les individus constitue un catalyseur exceptionnel pour le covoiturage. Cette plateforme prendra la forme d'une application conçue à l'échelle du Parc. La promotion de cette application revêt une importance cruciale pour assurer son adoption généralisée.

Cette plateforme de mise en relation pour du covoiturage, sous forme d'application en ligne, facilite la rencontre entre conducteurs et passagers souhaitant partager un trajet commun. Son concept repose sur la mise en relation efficace des personnes ayant un itinéraire similaire, permettant ainsi le partage des frais de déplacement, la réduction de l'impact environnemental et l'optimisation de l'utilisation des véhicules. Si des frais de covoiturage sont convenus, la plateforme peut également faciliter les transactions financières entre les conducteurs et les passagers de manière sécurisée.

L'impact d'une telle plateforme sur les trajets en covoiturage effectués par des membres d'un même ménage serait négligeable. Il serait relativement modéré pour les trajets entre individus habitant éloignés les uns des autres, car les conducteurs pourraient être réticents à faire des détours importants. En revanche, cet impact serait significatif pour les trajets entre des personnes résidant à proximité les unes des autres et se rendant au même endroit. La plateforme pourrait leur permettre de découvrir des possibilités de mutualisation. Enfin, l'utilisation de parkings relais pourrait générer un impact important grâce à la mutualisation des deuxièmes parties de trajet. La représentation schématique de ces différents scénarios est illustrée dans la figure suivante.

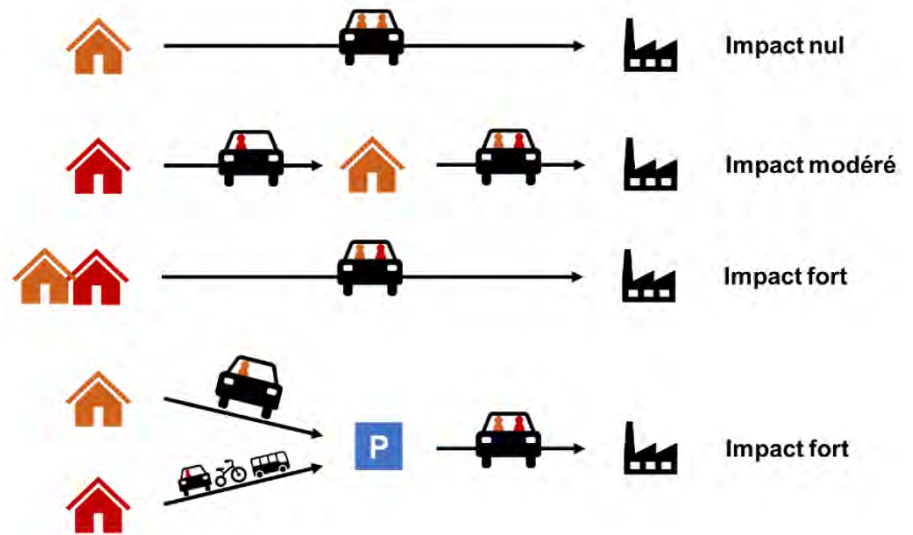


Figure 40 – Types de covoiturage

La mise en place d'une plateforme de covoiturage implique les étapes suivantes :

- └ Examiner les plateformes de covoiturage déjà présentes localement, y compris les groupes sur des applications comme WhatsApp, pour comprendre les besoins existants et les pratiques en place.
- └ Établir un contact avec une entreprise spécialisée dans le développement d'applications pour discuter des exigences, des fonctionnalités nécessaires, des coûts et des délais de mise en œuvre.
- └ Collaborer avec l'entreprise de développement pour concevoir, construire et mettre en service la plateforme de covoiturage. Cela implique la création d'une interface utilisateur conviviale, la mise en place de fonctionnalités de mise en relation, de réservation de trajets, et d'options de paiement.
- └ Lancer une campagne de promotion pour sensibiliser le public à la nouvelle plateforme. Cela peut inclure des stratégies de marketing en ligne, des partenariats avec des entreprises locales, et la sensibilisation au sein de la communauté.
- └ Assurer la maintenance continue de l'application en surveillant les retours des utilisateurs, en corrigeant les bugs, en mettant à jour les fonctionnalités selon les besoins et en garantissant la sécurité et la stabilité de la plateforme.

Voici quelques exemples d'applications de covoiturage :

└ **BlaBlaCar** : Fondée en France, BlaBlaCar est une plateforme de covoiturage majeure, présente dans de nombreux pays européens. Elle met en relation les conducteurs et les passagers pour partager des trajets, offrant ainsi une solution flexible et économique pour les déplacements à longue distance.

└ **e-covoiturage** : Cette plateforme suisse propose des modules de covoiturage personnalisés pour les particuliers, les entreprises et les collectivités. Les utilisateurs peuvent négocier le prix de la course entre eux, et un calculateur de coût est mis à disposition pour faciliter cette démarche.

└ **HéLeman** : HéLeman se distingue des autres applications par sa focalisation sur la région lémanique, englobant les cantons suisses de Vaud et de Genève ainsi que les régions limitrophes en France. Cette spécificité géographique permet aux utilisateurs de trouver plus facilement des trajets locaux, favorisant ainsi les déplacements quotidiens et les rencontres entre habitants de la région.

3.4.7 MC07 - Campagnes de communication

Cette mesure est centrale car elle amplifie l'efficacité de l'ensemble des autres projets. Elle se décline en plusieurs actions, notamment la promotion des nouveaux projets instaurés, la mise en avant des offres existantes en transport public et modes de déplacement doux, ainsi que la sensibilisation des populations au thème de la mobilité, en particulier au sein des écoles.

Le pilotage de cette mesure pourra être réalisé directement par le PVT, mais chaque commune aura un rôle important à jouer dans cette mission.

Une mesure concrète dans le cadre de cette initiative consiste à élaborer une application comparative des coûts par mode de transport, visant à promouvoir des alternatives à la voiture. Cette application permettra aux utilisateurs d'évaluer et de comparer les coûts associés à divers modes de déplacement, renforçant ainsi la prise de conscience et encourageant l'adoption de solutions de transport plus durables. Des applications de ce type existent déjà à grande échelle, mais la création d'une version optimisée à l'échelle du Parc permettra d'atteindre un niveau de précision et de personnalisation très élevé.

3.4.8 MC08 - Mise en place d'une politique de stationnement globale

Cette mesure a un impact direct sur l'utilisation de la voiture en adoptant une approche de stationnement globalisée à l'échelle du Parc. Cette stratégie englobe des limitations sur le nombre de places par habitant, l'établissement d'un système de tarification uniformisé, la mise en place d'une réglementation complète (incluant la durée de stationnement et l'utilisation de macarons), ainsi qu'une politique de contrôles rigoureuse pour dissuader la fraude.

Il est à noter qu'il sera possible de distinguer deux stratégies globales, adaptées aux spécificités de la plaine et de la montagne. Ces approches différenciées permettront de répondre de manière ciblée aux besoins distincts de chaque zone géographique. La politique de stationnement en plaine vise à atteindre le chiffre de 8 habitants par place de stationnement public, tandis qu'en montagne, ce chiffre passe à 30 habitants par place. Ce chiffre élevé pour les communes de montagne, synonyme d'un faible nombre de places de stationnement visé, est justifié par le fait que ces communes ont moins de pôles d'attraction que les communes de plaine. Un nombre minimum de 25 places par commune est tout de même toléré dans cette proposition de politique, afin de ne pas trop pénaliser les communes ayant un nombre réduit d'habitants. De plus, les parkings destinés au tourisme ne sont pas inclus dans ces chiffres, mais ils devront avoir des conditions spécifiques, notamment en termes de tarification et d'accessibilité. Dans les deux cas, les tarifs et les durées maximales de stationnement doivent être standardisés entre les différents parkings.

Pour le stationnement des vélos, l'objectif est de 35 habitants par place, tant en plaine qu'en montagne. Le nombre de places est dans ce cas un minimum, et le nombre de places exigées ne descend pas en dessous de 25.



La figure suivante illustre le nombre de places de stationnement pour voitures à atteindre dans les différentes communes, en utilisant les chiffres mentionnés précédemment. Il est important de souligner que ces valeurs ne sont que des premières propositions servant à donner une idée de l'impact de la mesure. En cas de mise en œuvre de cette mesure, le choix politique de ces chiffres constituerait la première étape du projet.

Un relevé sommaire de l'offre de stationnement actuellement disponible dans les communes est également décrit dans la figure, ce qui indique le travail que les différentes communes devraient réaliser. La mise en œuvre de cette politique impliquerait la suppression de places de stationnement dans certaines communes, parfois en nombre significatif. Même si l'atteinte de l'objectif peut sembler difficile, la suppression même d'un nombre modeste de places, sans nécessairement atteindre la cible, présente des avantages et des impacts positifs. Il est donc essentiel de réduire pas à pas le nombre de places. Dans le cas des communes de montagne, une solution envisageable pour réduire le nombre de places de stationnement serait la transformation de certaines d'entre elles en espaces dédiés au tourisme. Il est d'ailleurs à noter que les parkings touristiques (barrage Emosson, Forclaz, Marecottes) n'ont pas été inclus dans le relevé initial.

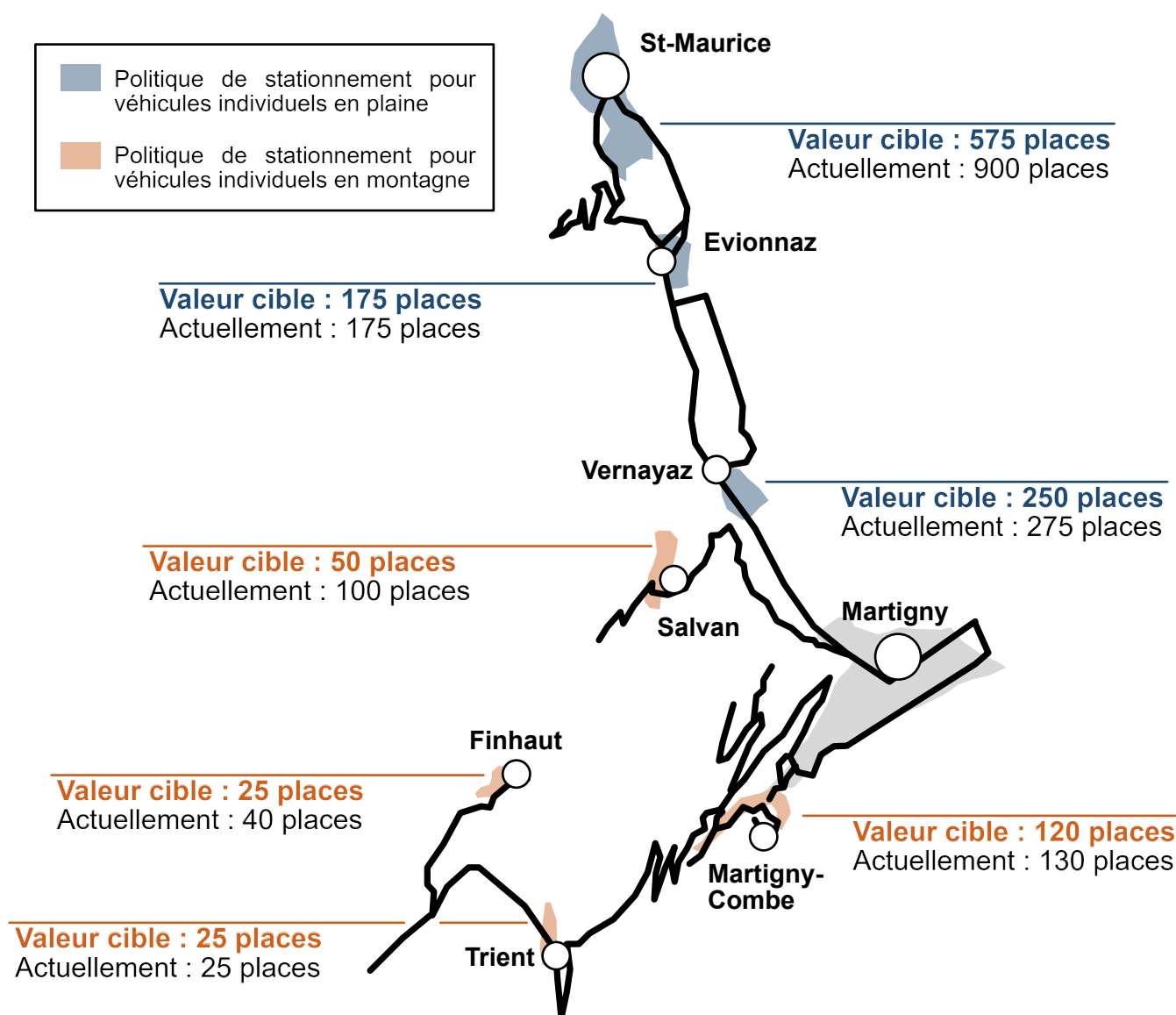


Figure 41 – Objectifs de stationnement par commune

La même infographie a été développée pour la politique de stationnement des vélos. Cette dernière est représentée dans la figure suivante. Contrairement au stationnement pour voiture, il n'y a cette fois pas eu de relevé de l'offre de stationnement actuelle.

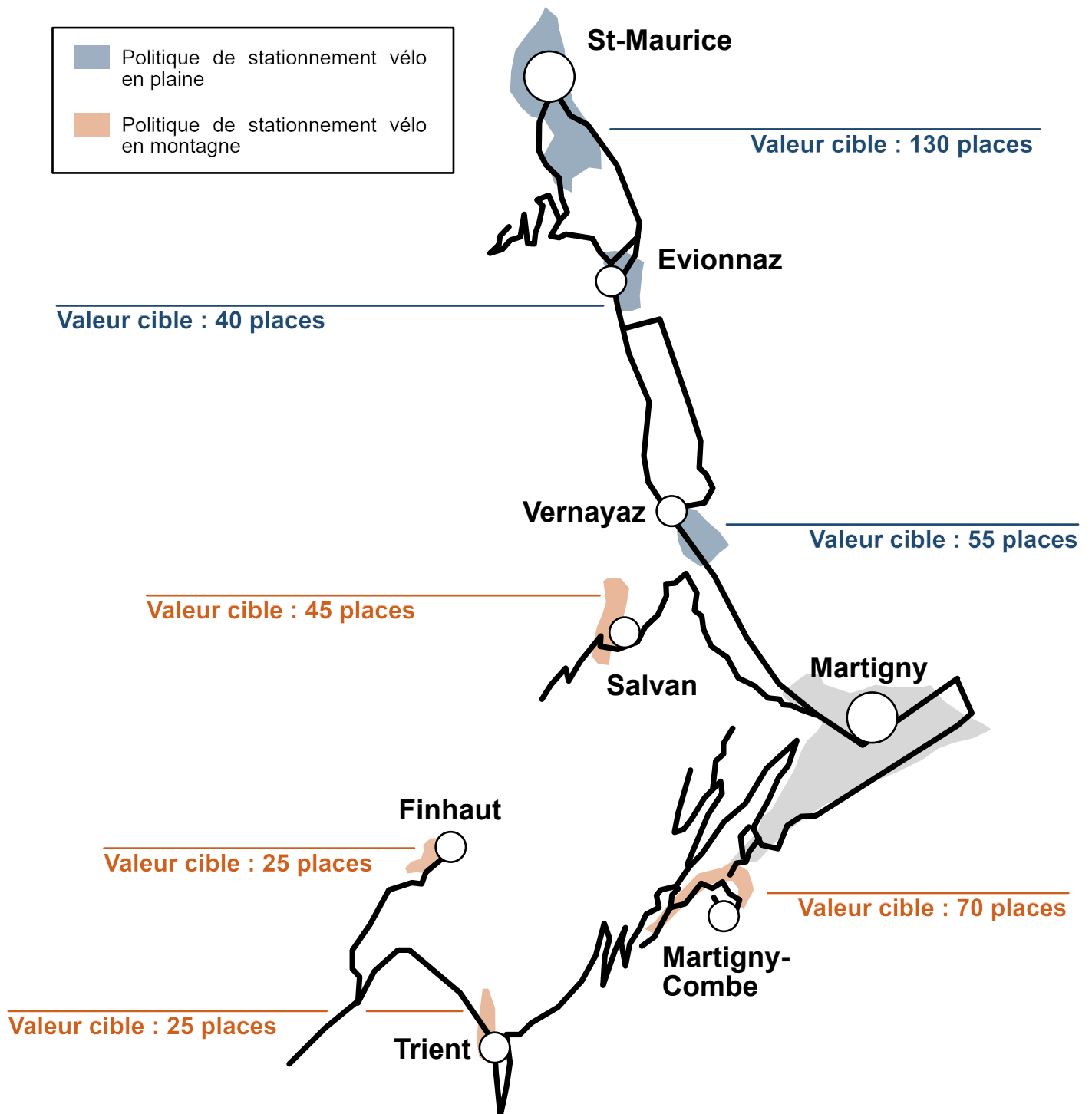


Figure 42 – Objectifs de stationnement vélos par commune

Chapitre 4

CATALOGUE DE MESURES & FEUILLE DE ROUTE

4.1 Catalogue de mesures

Le catalogue de mesures est disponible en annexe. Chaque mesure y est décrite dans une fiche dédiée.



4.2 feuille de route de mise en application des mesures

La mise en application des mesures suit les étapes suivantes :

- 1) Transmission du rapport
- 2) Lancement de la réalisation des mesures centrales
- 3) D'ici fin 2025 : premier bilan des projets réalisés et de l'état des objectifs
- 4) Actualisation de la stratégie et de la feuille de route

Cette feuille de route a pour logique de concentrer initialement les efforts sur les mesures centrales pour obtenir des résultats tangibles et directs sans dispersion dans une multitude de projets. Cela permettra d'établir un plan concret et cohérent, favorisant des résultats rapides et réels.

Les étapes secondaires seront abordées ultérieurement. Cependant, si une commune est fortement motivée par une mesure secondaire et souhaite la mettre en œuvre dès le début, cela est tout à fait envisageable. La flexibilité est de mise, et il ne faut pas se restreindre strictement au plan initial si des opportunités se présentent.

Voici une proposition de planning basé sur les étapes décrites :

Juin 2024 : Transmission du rapport

└ Les autorités concernées examinent le rapport et prennent connaissance des recommandations.

Été 2024 : Lancement des mesures centrales par le Parc

└ Le Parc lance les mesures centrales qu'il pilote, avec comme priorité la mesure MC01.

Été 2024 : Réunion avec les communes pour coordination et décision de lancer des études

└ En parallèle, une réunion est organisée avec les communes pour coordonner leurs efforts et décider de lancer des études de mesures centrales.

Fin 2025 : Premier bilan des projets réalisés et de l'état des objectifs

└ Évaluation des projets réalisés jusqu'à présent et de leur impact sur les objectifs fixés.

└ Les communes prennent connaissance des résultats.

Début 2026 : Deuxième rencontre avec les communes pour actualiser la stratégie

└ Sur la base des résultats du premier bilan, une deuxième rencontre est organisée avec les communes pour actualiser la stratégie en tenant compte des enseignements tirés et des ajustements nécessaires.

À partir de début 2026 :

└ Les mesures secondaires sont abordées progressivement, en tenant compte des priorités identifiées lors de la réunion avec les communes.

└ Les communes sont encouragées à proposer des projets correspondant à leurs besoins et à leurs motivations, en s'alignant sur la stratégie actualisée.

Photo de couverture et illustrations

- └ Photo de couverture : © Mika Merikanto
- └ Photo pages 1-2 : © Olivier Maire
- └ Photo page 3 : © Mika Merikanto
- └ Photo page 10 : © RegionAlps
- └ Photo page 17 : © VTTSA
- └ Photo page 20 : © Mika Merikanto
- └ Photo page 27 : © m+s
- └ Photo page 58 : © CFF
- └ Photo contreplat verso : © Mika Merikanto

Rédaction

- └ Clément Sintès, Traject SA
- └ Bastien Mury, Traject SA
- └ Gabriel Rosetti, Traject SA

Participation et contribution

- └ Héline Premand, Parc naturel régional de la Vallée du Trient

Date de publication

- └ Juin 2024

Annexes

FICHES DE MESURES

Pilotage des mesures

MC01

Impact de la mesure : ● ● ● ● ●

Thématique principale : **Mesure générale**

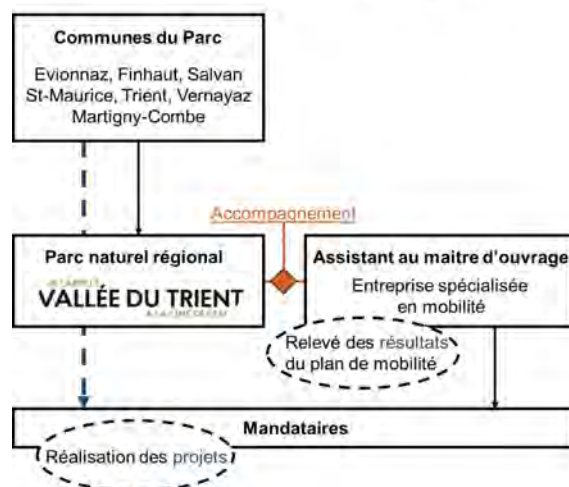
Priorité : **Haute**

Description de la mesure

L'objectif de cette mesure est d'assurer un accompagnement global dans la mise en œuvre des projets de mobilité au sein du Parc.

La mesure se concentre principalement sur le suivi concret de la réalisation des projets, en fournissant un soutien technique aux communes et en coordonnant des appels d'offres. Le relevé des résultats des projets constitue également une composante essentielle de cette mission. Enfin, l'accompagnement dans la planification d'événements liés à la mobilité est également inclus dans cette mesure générale.

Organigramme du pilotage



Étapes de mise en œuvre

Étapes à réaliser en parallèle :

- Relevé des résultats du plan de mobilité durable
- Organisation d'appels d'offres pour des mandats
- Suivi de réalisation des projets
- Accompagnement dans l'organisation d'événements

Coûts et financement

- Relevé et suivi des objectifs : 7'000 CHF
- Suivi réalisation des projets : 38'000 CHF
- Accompagnement événements : 9'000 CHF
- Organisation appels d'offres : 32'000 CHF

Total annuel : 86'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Aucune commune n'est impliquée directement.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Axe cyclable structurant en plaine

MC02

Impact de la mesure : ● ● ● ● ●

Thématique principale : Modes doux

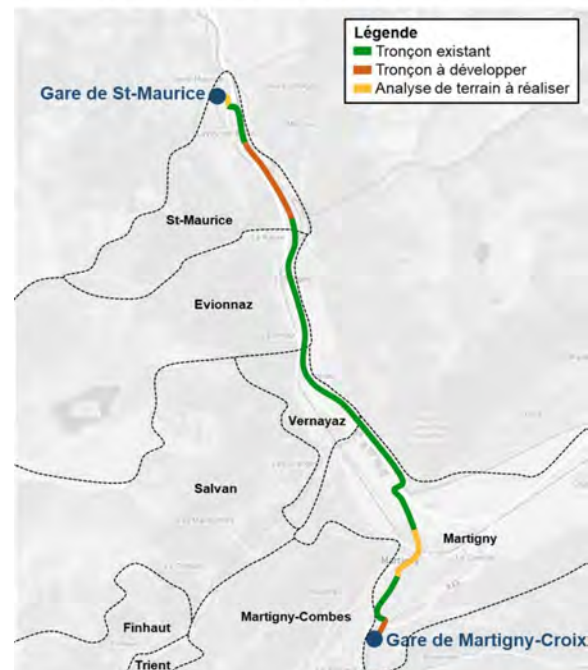
Priorité : Haute

Description de la mesure

La création d'un axe cyclable traversant la plaine (Gare de Martigny-Croix - Martigny - Vernayaz - Evionnaz - Saint-Maurice) représente une mesure fondamentale pour la promotion des modes doux. Cet itinéraire sera aménagé sous la forme d'une piste cyclable, et devra garantir une continuité ainsi que la sécurité des cyclistes.

Suite à la création de cet axe structurant, la création d'un réseau cyclable complet sera possible en reliant les gares et les communes de montagne à cet axe. Ce développement pourra servir de base pour la création d'un réseau cyclable complet sur le territoire du Parc (MD01).

Proposition de tracé de l'axe



Étapes de mise en œuvre

- Identification du tracé de l'axe
- Diagnostic de la situation actuelle
- Étude des travaux à réaliser
- Réalisation des travaux d'infrastructure
- Concept de signalisation
- Promotion du concept

Coûts et financement

- Coût des études : 20-30 kCHF
- Coût de réalisation : 3'000 CHF/km

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Communes impliquées : Martigny-Combe, Vernayaz, Evionnaz, St-Maurice
Autres acteurs : Canton, Valrando

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Cadence 1/2h du Mont-Blanc Express

MC03

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

Priorité : Haute

Description de la mesure

Le Mont-Blanc Express joue un rôle crucial en tant que moyen de transport public entre la plaine et la montagne dans le Parc. Il établit une liaison entre les communes de Finhaut, Salvan, Vernayaz et Martigny. La fréquentation actuelle est significative, démontrant ainsi une forte demande.

Actuellement, le service fonctionne avec une cadence horaire, mais la mesure vise à augmenter cette fréquence à une rotation toutes les demi-heures. Cette amélioration permettrait de renforcer l'offre de transport et d'accroître le confort des passagers. De plus, cela pourrait encourager un changement modal, incitant les utilisateurs de véhicules individuels à opter pour le train.

La ligne étant exploitée par TMR, la mise en place de cette mesure devra se faire en collaboration avec cette entreprise, ainsi que les commanditaires de l'offre (Canton et Confédération).

Tracé actuel du Mont-Blanc Express



Étapes de mise en œuvre

- Analyse adéquation offre/demande
- Estimation des coûts du projet (avec TMR)
- Intégration du projet dans les projets de développement du Canton
- Suite pilotée par TMR et le Canton

Coûts et financement

- Coût des études : 20-30 kCHF
- Coût du chantier : non défini (financé par OFT et Canton)

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes impliquées avec le soutien du Parc
Communes impliquées : Vernayaz, Salvan, Finhaut
Autres acteurs : Canton et TMR

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Liaison Trient - Châtelard - Finhaut

MC04

Impact de la mesure : ● ● ● ● ●

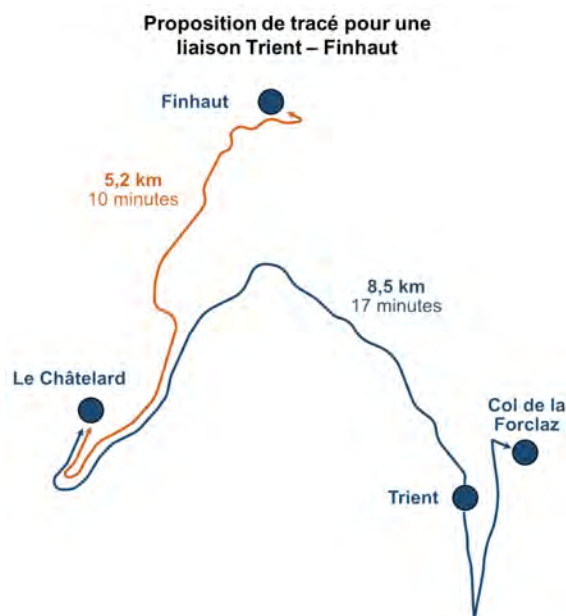
Thématique principale : Transports publics

Priorité : Haute

Description de la mesure

L'axe Trient - Finhaut a été identifié comme un point problématique du réseau de transports publics.

L'objectif de cette mesure est d'améliorer la desserte de ces deux communes ainsi que celles de Châtelard et du Col de la Forclaz, en augmentant l'offre de bus et en proposant ainsi une alternative efficace à l'utilisation de la voiture. La proposition consiste à créer une ligne reliant Trient à Finhaut, partant du Col de la Forclaz et passant par Châtelard-Village, établissant ainsi une connexion pratique avec VerticAlp Emosson.



Étapes de mise en œuvre

- Vérification du besoin chiffré de la création de cette offre
- Vérification de la faisabilité technique du projet
- Génération d'un nouvel horaire 24h
- Validation du concept par le commanditaire
- Mise en œuvre de la nouvelle offre

Coûts et financement

- Coût des études : 10 kCHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes impliquées avec le soutien du Parc
Communes impliquées : Trient, Finhaut, Martigny-Combe
Autre acteur : Canton et prestataires TP

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Développement de hubs de mobilité

MC05

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

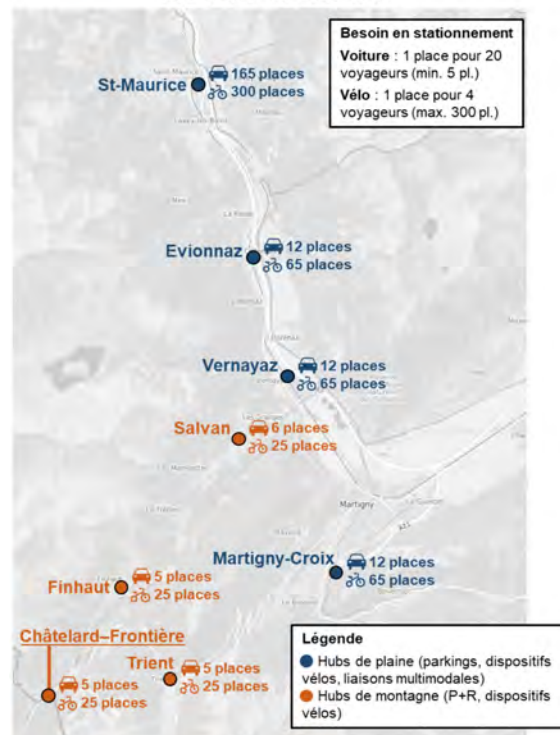
Priorité : Haute

Description de la mesure

L'idée sous-jacente d'un hub de mobilité est d'agir comme une plateforme polyvalente facilitant les transitions entre différents modes de transport. Ces emplacements sont conçus pour simplifier les changements de moyens de déplacement, incluant notamment la voiture individuelle vers les transports publics, le vélo vers les transports publics ou encore la voiture individuelle en covoiturage.

Les sites idéaux pour ces hubs sont les gares et éventuellement d'autres points de regroupement stratégiques dédiés au covoiturage. Ces hubs devront être équipés de parkings dédiés aux voitures, utilisés tant pour le déstassement en covoiturage que pour des installations de type "Park and Ride" (P+R). De plus, ils devront proposer des parkings sécurisés pour les vélos, en quantité suffisante, avec des installations telles que des vestiaires et des douches à disposition.

Localisations potentielles des hubs de mobilité



Étapes de mise en œuvre

- Étude de la demande et des besoins en stationnement (vélos et voitures)
- Étude des travaux à réaliser
- Réalisation des travaux d'infrastructure
- Promotion du concept

Coûts et financement

- Coût des études : 20 kCHF
- Mise en œuvre : non estimé

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Plateforme de covoiturage

MC06

Impact de la mesure :



Thématique principale : Véhicules

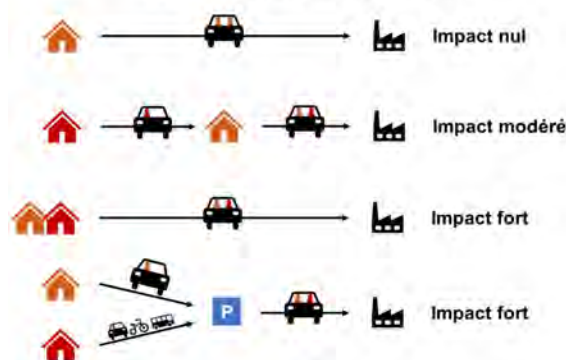
Priorité : Haute

Description de la mesure

Dans un territoire aussi vaste que le Parc, le covoiturage émerge comme une solution parfaitement adaptée, et il est impératif de promouvoir activement cette approche. Les données recueillies lors du diagnostic de la mobilité dans le Parc démontrent une utilisation significative du covoiturage, mettant en évidence un potentiel réel dans ce domaine.

Le développement d'une plateforme de mise en relation entre les individus constitue un catalyseur exceptionnel pour le covoiturage. Cette plateforme prendra la forme d'une application conçue à l'échelle du Parc. La promotion de cette application revêt une importance cruciale pour assurer son adoption généralisée.

Impact de la mesure sur les différents types de covoiturage



Étapes de mise en œuvre

- Identification des plateformes locales existantes (groupes whatsapp)
- Prise de contact avec une entreprise spécialisée dans le développement d'applications
- Développement de l'application
- Promotion de l'application
- Maintenance continue de l'application

Coûts et financement

- Coût de développement : 30 kCHF
- Coût de maintenance : 5 kCHF / an

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Campagnes de communication

MC07

Impact de la mesure :

Thématique principale : **Mesure générale**

Priorité : **Haute**

Description de la mesure

Cette mesure est centrale car elle amplifie l'efficacité de l'ensemble des autres projets. Elle se décline en plusieurs actions, notamment la promotion des nouveaux projets instaurés, la mise en avant des offres existantes en transport public et modes de déplacement doux, ainsi que la sensibilisation des populations au thème de la mobilité, en particulier au sein des écoles.

Une action concrète dans le cadre de cette mesure consiste en la création d'une application comparatrice des coûts par mode de transport, visant à promouvoir les alternatives à la voiture. Cette application permettra aux utilisateurs d'évaluer et de comparer les coûts associés à différents modes de transport, renforçant ainsi la prise de conscience et encourageant l'adoption de solutions de déplacement plus durables.

Exemple d'informations fournies par une application comparative de modes

				...
		\$	✓	
		\$\$	✓	
		\$\$\$	✗	
...				

Étapes de mise en œuvre

Étapes à réaliser en parallèle :

- Promotion des projets réalisés
- Sensibilisation des populations
- Mise en avant des offres de transports publics et de modes doux
- Création d'une application comparatrice de coûts

Coûts et financement

- Promotion projets : via existant
- Sensibilisation: via existant
- Comparateur de coûts : 20 kCHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Politique de stationnement globale

MC08

Impact de la mesure : ● ● ● ● ●

Thématique principale : Véhicules et vélos

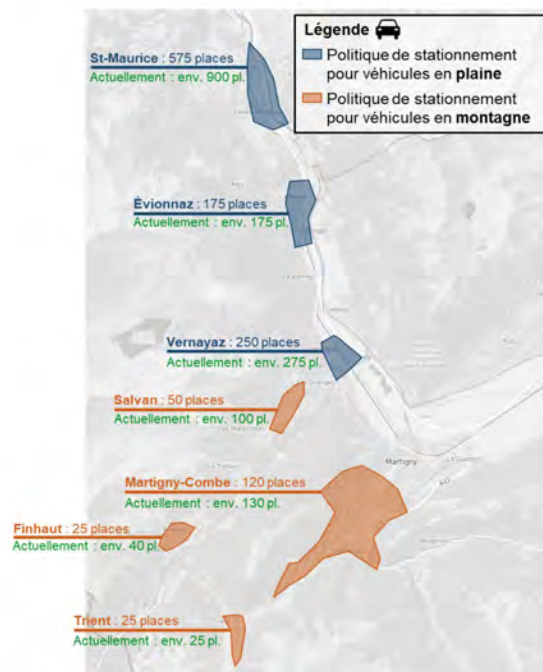
Priorité : Haute

Description de la mesure

La mesure exerce un impact direct sur l'utilisation de la voiture en adoptant une approche de stationnement globalisée à l'échelle du Parc. Cette stratégie comprend des limitations du nombre de places par habitant, l'établissement d'un système de tarification uniformisé, l'implémentation d'une réglementation complète (incluant la durée de stationnement et l'utilisation de macarons), ainsi qu'une politique de contrôles rigoureuse pour décourager la fraude.

Il est à noter qu'il sera possible de distinguer deux stratégies globales, adaptées aux spécificités de la plaine et de la montagne. Ces approches différenciées permettront de répondre de manière ciblée aux besoins distincts de chaque zone géographique. Les parkings spécifiques au tourisme pourront également être traités en parallèle de cette politique.

Exemple de politique de stationnement



Étapes de mise en œuvre

- Relevé de l'offre et du concept de stationnement actuel
- Développement d'une politique de stationnement globale
- Approbation des communes
- Étude des travaux à réaliser
- Réalisation des travaux d'infrastructure
- Communication de la nouvelle politique de stationnement

Coûts et financement

- Étude : 50'000 CHF
- Stationnement vélo : 200 CHF/place
- Suppression place voiture : 500 CHF/place

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Réseau de pistes / bandes cyclable

MD01

Impact de la mesure :

Thématique principale : Modes doux

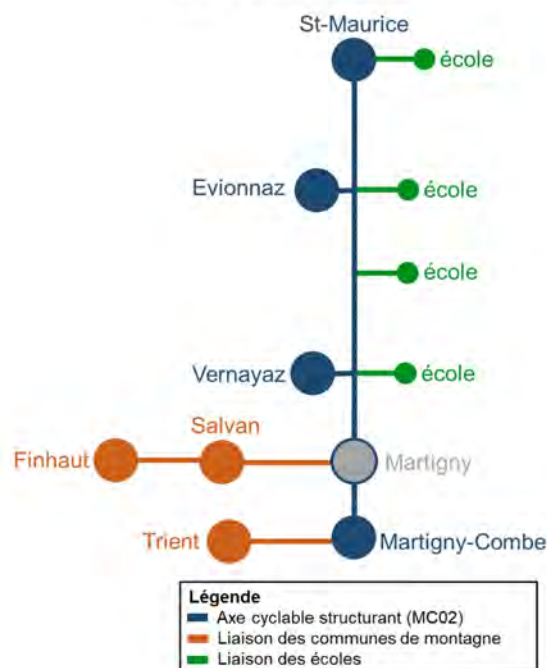
Priorité : Moyenne

Description de la mesure

L'objectif de cette mesure consiste à uniformiser la présence des itinéraires cyclables au sein du Parc. Ces trajets se matérialiseront sous la forme de pistes ou de bandes cyclables, ou alors avec des routes réservées exclusivement aux vélos. Ils seront sécurisés, signalisés et conçus de manière continue.

L'objectif central est de faciliter l'accès aux points d'intérêt tels que les gares et les écoles, tout en établissant des connexions entre les communes de montagne et l'axe cyclable majeur qui traverse la plaine (MC02).

Connexion du réseau cyclable à l'axe structurant



Étapes de mise en œuvre

- Diagnostic de la situation actuelle
- Identification de nouveaux itinéraires à développer
- Étude des travaux à réaliser
- Réalisation des travaux d'infrastructure et de signalisation
- Promotion du concept

Coûts et financement

300 CHF/km

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Communes impliquées : Vernayaz, Evionnaz, St-Maurice, Martigny-Combe
Autre acteur : Canton

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Réseau de chemins piétons

MD02

Impact de la mesure : ● ● ● ○ ○

Thématique principale : Modes doux

Priorité : Moyenne

Description de la mesure

L'objectif principal est de standardiser la présence des itinéraires piétons au sein du Parc. Ces voies seront aménagées en trottoirs ou en chemins réservés exclusivement aux piétons, mettant l'accent sur la sécurité tout au long du parcours. Une caractéristique essentielle de ces chemins sera la suppression d'éventuels points noirs pour assurer une sécurité continue. De plus, ces itinéraires seront conçus de manière à être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

L'objectif central de cette initiative est de simplifier et de sécuriser l'accès aux gares et aux écoles.

Localisations des points
à connecter au réseau piéton



Étapes de mise en œuvre

- Diagnostic de la situation actuelle
- Identification de nouveaux itinéraires à développer
- Étude des travaux à réaliser
- Réalisation des travaux d'infrastructure et de signalisation
- Promotion du concept

Coûts et financement

300 CHF/km

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.
Autres acteurs : Canton, Valrando

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Création de cartes vélo et cartes pédestres

MD03

Impact de la mesure :

Thématique principale : **Modes doux**

Priorité : **Moyenne**

Description de la mesure

Une carte dédiée aux déplacements à vélo a pour but d'informer les utilisateurs sur les divers itinéraires disponibles dans le territoire du Parc. Une attention particulière sera accordée à l'axe structurant traversant la plaine (MC02). Des options de connexion avec les transports publics sont également mentionnées, en tenant compte de la topographie. Les temps de trajet pour les itinéraires recommandés sont inclus. Le plan propose également des informations sur des services pratiques tels que les points de vente et de réparation de vélos, la location ou le prêt de vélos en libre-service, les installations de stationnement pour les vélos, ainsi que des suggestions de randonnées à vélo dans la région.

Ce concept peut être étendu de manière similaire pour les itinéraires piétons avec une carte détaillée à disposition. Il est important de souligner que ces cartes seront fournies gratuitement au public.

Exemple de cartes vélo existantes



Étapes de mise en œuvre

- Diagnostic de la situation actuelle
- Identification des itinéraires à promouvoir
- Création des cartes vélo et pédestres
- Promotion du concept

Coûts et financement

25'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Organisation d'événements de promotion

MD04

Impact de la mesure :

Thématique principale : **Modes doux**

Priorité : **Moyenne**

Description de la mesure

L'objectif de cette mesure est d'organiser des événements visant à encourager l'adoption de modes de déplacement alternatifs. Les concepts peuvent varier, mais l'idée principale est d'inciter les individus à choisir le vélo, la marche ou les transports publics en offrant la possibilité de remporter des récompenses. La promotion de ces événements constitue un élément central de cette mesure.

Ces activités prennent la forme de concours destinés à motiver les populations, que ce soit au sein des écoles, des entreprises, à l'échelle d'une commune, voire à l'échelle du Parc tout entier. Le contexte particulier du Parc offre une opportunité propice à l'instauration d'une compétition entre les différentes communes.

Exemples d'événements semblables



Étapes de mise en œuvre

- Développement d'un concept de projet motivation
- Création d'une plateforme (site internet, application)
- Recherche de sponsors pour les récompenses
- Promotion de l'événement avant, pendant et après

Coûts et financement

20'000 CHF / événement

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Plan de mobilité des entreprises

TP01

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

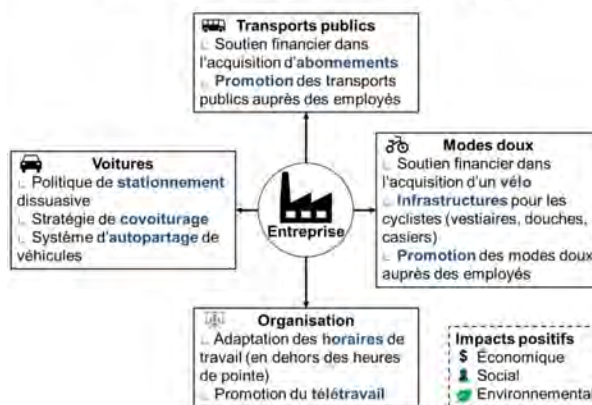
Priorité : Haute

Description de la mesure

Le Plan de Mobilité d'Entreprise (PME) a pour but d'optimiser les déplacements pendulaires, les trajets professionnels, ainsi que l'accès des clients. De nombreuses entreprises ont déjà adopté cette approche dans le but d'améliorer l'efficacité des déplacements de leurs employés, réduire les émissions polluantes et atténuer la congestion routière. Les avantages du PME sont multiples, bénéficiant tant aux entreprises, aux employés qu'à la collectivité.

Les actions envisageables dans le cadre d'un PME sont variées, comprenant la gestion des horaires de travail, la promotion des modes de déplacement doux, le soutien financier à l'utilisation des transports publics et la promotion du covoiturage. Pour encourager l'adoption du PME, les communes du Parc pourraient envisager d'offrir des incitations financières aux entreprises mettant en place un plan de mobilité. Alternativement, elles pourraient inclure dans le plan directeur communal l'obligation pour les entreprises employant plus de 25 personnes de mettre en œuvre un PME.

Structure d'un plan de mobilité d'entreprise



Étapes de mise en œuvre

- Mise en place d'une politique de plan de mobilité d'entreprise à l'échelle d'une commune
- Mise en contact des entreprises avec des bureaux spécialisés
- Promotion des résultats des plans de mobilité des entreprises

Coûts et financement

50'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Communes impliquées : Vernayaz, Evionnaz, St-Maurice, Martigny-Combe

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Stratégie en lien avec le trafic scolaire

TIM01

Impact de la mesure :

Thématique principale : **Véhicules**

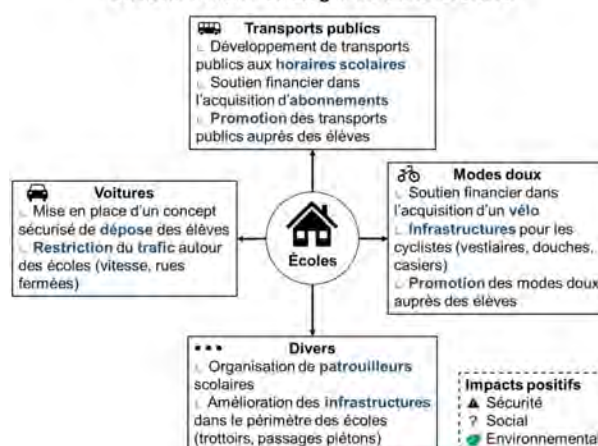
Priorité : **Moyenne**

Description de la mesure

Le trafic scolaire est un trafic qui génère beaucoup de déplacements durant les heures de pointe. La présence d'enfants rend la sécurité de ce trafic primordiale. Une stratégie de sécurisation de ces déplacements doit donc être mise en place.

Cette stratégie peut inclure l'optimisation des transports publics, la sécurisation des axes dédiés aux modes de déplacement doux, l'introduction de concepts d'encadrement des véhicules, ainsi que le déploiement de patrouilleurs dédiés à la sécurité. Pour élaborer une approche ciblée et adaptée, la collaboration avec un bureau spécialisé dans ce domaine est recommandée.

Structure d'une stratégie de trafic scolaire



Étapes de mise en œuvre

- Diagnostic de mode de fonctionnement actuel
- Développement de mesures sur différents thèmes (transports publics, mobilité douce, gestion des véhicules)
- Mise en place des mesures
- Promotion du nouveau concept

Coûts et financement

50'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme **Moyen terme** Long terme

Suivi du projet

Création d'abris pour vélos

MD05

Impact de la mesure :

Thématique principale : **Modes doux**

Priorité : **Haute**

Description de la mesure

Dans le cadre du développement des modes de déplacement doux, la mise en place d'abris pour les vélos représente un élément essentiel. Ces abris seront principalement implantés dans les gares, tout en tenant compte des zones à forte affluence pendulaire telles que les entreprises et les écoles. Ils seront conçus avec une priorité sur la sécurité contre le vol, tout en incluant des installations de recharge pour les vélos électriques. De plus, leur utilisation dans les gares sera intégrée au prix du billet de train. Ces abris seront également accompagnés de vestiaires et de douches, visant à promouvoir l'usage du vélo comme moyen de transport quotidien.

L'expansion de l'offre de stationnement pour les vélos dans les gares aura pour conséquence d'accroître la part modale de l'utilisation du train. Il est à noter que cette initiative peut être mise en œuvre dans le cadre de la mesure centrale de création de hubs (MC05).

Exemple d'abri vélos sécurisé



Source image : Gare de Libourne

Étapes de mise en œuvre

- Relevé de l'offre stationnement vélo existante
- Évaluer le besoin en stationnement supplémentaire
- Développement du concept des abris pour vélos
- Création des abris
- Promotion de la nouvelle offre

Coûts et financement

10'000 CHF / abri

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Amélioration de l'offre globale de TP

TP02

Impact de la mesure :

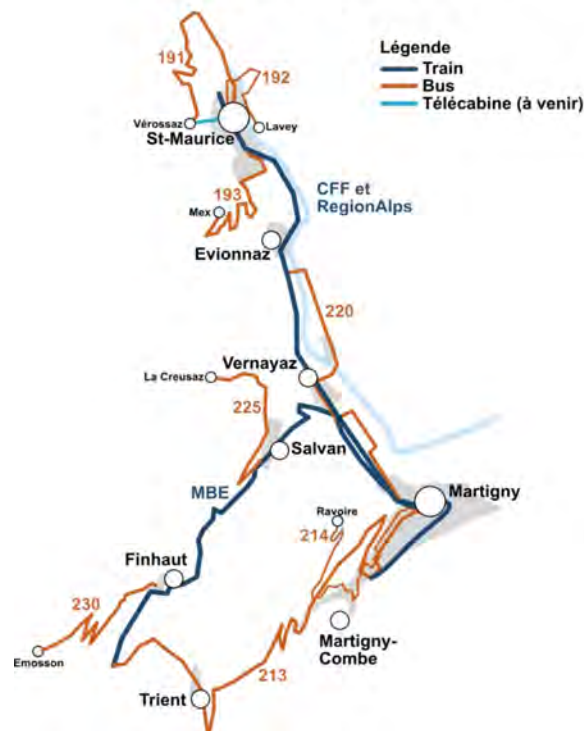
Thématique principale : Transports publics

Priorité : Moyenne

Description de la mesure

Parallèlement au développement du Mont-Blanc Express (MC03) et de l'axe Trient - Châtelard - Finhaut - Col de la Forclaz (MC04), des opportunités d'amélioration du reste du réseau de transports publics dans le Parc peuvent se présenter. Des actions telles que l'amélioration des correspondances, l'augmentation des fréquences de passage et le prolongement des lignes de bus peuvent être envisagées. La mise en œuvre de ces actions nécessite une collaboration étroite avec les entreprises responsables de l'exploitation des lignes de transports publics, telles que les CFF, les TMR et CarPostal.

Offre actuelle de transports publics



Étapes de mise en œuvre

- Identification d'un besoin d'amélioration de l'offre en transports publics
- Développement d'un concept d'amélioration
- Prise de contact avec l'entreprise d'exploitation
- Validation par l'OFT
- Mise en œuvre de la nouvelle offre

Coûts et financement

- Coût des études : 20-30 kCHF
- Coût de mise en place : non défini (financé par OFT et Canton)

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Création de navettes saisonnières

TP03

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

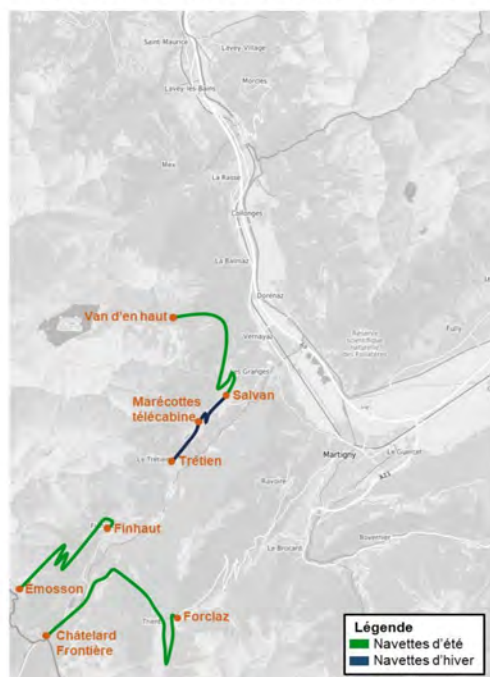
Priorité : Moyenne

Description de la mesure

La mise en place de navettes de bus saisonnières sur des axes où le besoin a été identifié se révèle être une solution intéressante pour encourager l'utilisation des transports publics. Cette mesure peut prendre la forme d'une nouvelle ligne créée spécifiquement pendant une période de demande accrue, ou bien d'une augmentation de la fréquence d'une ligne existante pendant une période d'augmentation de la fréquentation.

Il est important de noter que plusieurs navettes saisonnières opèrent déjà avec succès dans le Parc, démontrant ainsi le potentiel de cette approche. Il est donc judicieux de capitaliser sur ces expériences positives pour renforcer l'efficacité des transports publics dans la région.

Navettes saisonnières existantes



Étapes de mise en œuvre

- Identification des axes et des périodes potentielles pour la création d'une nouvelle navette saisonnière
- Développement d'un concept de navette (horaire, plan de financement)
- Prise de contact avec l'entreprise d'exploitation
- Validation par l'OFT
- Mise en œuvre de la nouvelle offre
- Promotion de la nouvelle navette

Coûts et financement

- Coût des études : 20-30 kCHF
- Coût de mise en place : non défini (financé par OFT et Canton)

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Création d'un système de carte d'hôte

TP04

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

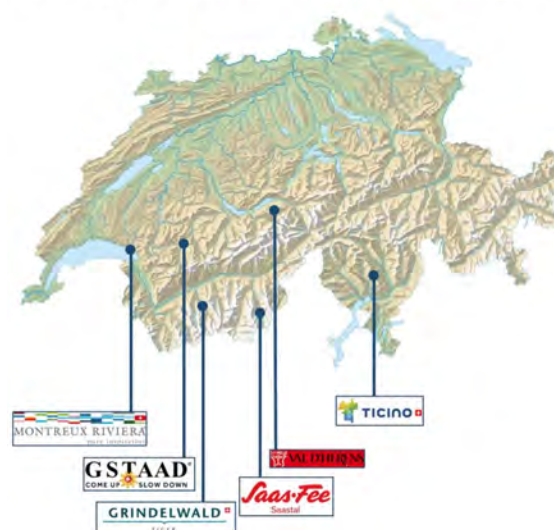
Priorité : Moyenne

Description de la mesure

L'instauration d'une carte d'hôte a pour but de réduire le trafic engendré par le tourisme. Le concept de cette carte est de fournir aux touristes séjournant dans le territoire du Parc un document émis par leur établissement d'hébergement, leur octroyant des avantages tels que des réductions pour des attractions locales.

L'objectif central est de mettre en place une carte d'hôte globale dans le Parc, avec un concept spécifique. Dans le cadre de cette carte d'hôte, l'idée serait d'offrir la gratuité des transports publics dans le Parc. Il pourrait même être envisagé que pour les séjours de trois nuits ou plus, le trajet en transport public depuis le domicile du visiteur soit également pris en charge, contribuant ainsi à réduire davantage le trafic. Cette mesure pourrait être organisée en collaboration avec le Réseau des Parcs suisses.

Exemple de cartes d'hôte existantes



Étapes de mise en œuvre

- Développement d'un plan de financement de la carte d'hôte
- Mise en action de l'offre durant une période d'essai
- Prolongement de l'offre en cas de résultats positifs durant la période d'essai
- Promotion de la carte d'hôte

Coûts et financement

30'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Système d'achats sans voiture

TP05

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

Priorité : Moyenne

Description de la mesure

Pour les résidents des communes de montagne, effectuer des achats est souvent associé à la nécessité de se rendre en plaine dans les centres commerciaux. Ces déplacements sont généralement effectués en voiture, et il existe un potentiel à exploiter pour réduire ces trajets.

Divers concepts peuvent être envisagés pour atténuer cette dépendance aux déplacements en voiture : la création de plateformes d'entraide entre habitants, la mise en place de bus spéciaux reliant les communes de montagne aux centres commerciaux, ou encore la livraison de produits provenant des centres commerciaux directement dans des petits marchés situés dans les communes de montagne, permettant ainsi aux produits de monter plutôt que d'obliger les habitants à descendre systématiquement en plaine.

Structure d'un système d'achats sans voitures



Étapes de mise en œuvre

- Évaluation des besoins et des préférences des résidents
- Sélection d'un concept à développer
- Développement du concept choisi
- Promotion du nouveau concept

Coûts et financement

20'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Communes impliquées : Trient, Finhaut, Salvan, Martigny-Combe, Evionnaz

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Système d'autopartage de véhicules

TIM02

Impact de la mesure :

Thématique principale : **Véhicules**

Priorité : **Moyenne**

Description de la mesure

L'autopartage consiste à mettre à disposition des véhicules en libre-service, permettant aux utilisateurs de les utiliser selon leurs besoins en termes de durée et de destination. Ces véhicules peuvent appartenir soit à l'opérateur d'autopartage, soit à la collectivité. L'autopartage a pour but de réduire la dépendance à la voiture individuelle en encourageant le recours à d'autres modes de mobilité, ce qui a pour effet de diminuer le trafic et la pollution.

Cette mesure repose sur l'expansion de l'opérateur Mobility dans d'autres villes du Parc, en dehors de Saint-Maurice, ou sur la mise en place d'un nouveau système d'autopartage avec ou sans station dans la région.

Localisations potentielles de véhicules d'auto-partage



Étapes de mise en œuvre

- Analyse du concept d'autopartage optimal pour le territoire
- Prise de contact avec un opérateur d'autopartage
- Mise en place du concept pendant une période test
- Prolongement de l'offre en cas de résultats positifs durant la période test
- Promotion de l'offre d'autopartage

Coûts et financement

30'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Transport de vélos dans les bus

TP06

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

Priorité : Moyenne

Description de la mesure

Les résidents des communes de montagne ont souvent des emplois en plaine. Ils seraient probablement plus enclins à opter pour le vélo lors de leurs trajets pendulaires s'ils n'avaient qu'à effectuer la descente, sans avoir à se soucier de la remontée en fin de journée, qui est souvent plus longue et fatigante.

Pour rendre cette option envisageable, il est imaginé de faciliter le transport des vélos dans les bus, que ce soit sur le plan financier ou technique. La mise en place d'un système de remorques porte-vélo pourrait être envisagée.

Il est à noter que certains bus disposent déjà de porte-vélos à l'arrière sur certaines lignes du Parc pendant l'été. Cependant, un développement de ce concept, en augmentant la capacité et en étendant la période de service, serait pertinent.

Illustration du concept



Source image : Pro Vélo Suisse

Étapes de mise en œuvre

- Réalisation d'un sondage auprès de la population pour évaluer le besoin de cette mesure
- En cas de résultats positifs, développement du concept
- Prise de contact avec les entreprises d'exploitation des bus
- Mise en place du concept
- Promotion du concept

Coûts et financement

10'000 CHF / bus

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Communes impliquées : Trient, Salvan, Martigny-Combe
Autres acteurs : Prestataires TP

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Transport de vélos dans les trains

TP07

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

Priorité : **Non recommandée**

Description de la mesure

Les habitants des communes de montagne, souvent employés en plaine, pourraient être encouragés à opter pour une alternative à la voiture en facilitant le transport en vélo combiné avec le train. Cependant, en raison des contraintes de capacité existantes dans les trains, l'idée de développer cette capacité pourrait être explorée. La création d'un wagon réservé spécifiquement pour le transport des vélos pourrait être envisagée.

Il est important de noter que la mise en œuvre de telles modifications dans les infrastructures ferroviaires prend du temps, et il est peu probable que des mesures concrètes soient mises en place dans un futur proche. Cette initiative pourrait nécessiter plusieurs années avant de se concrétiser, et même à ce stade, son aboutissement reste incertain.

Illustration du concept



Source image : TER Pays de la Loire

Étapes de mise en œuvre

- Réalisation d'un sondage auprès de la population pour évaluer le besoin de cette mesure
- En cas de résultats positifs, développement du concept
- Prise de contact avec les entreprises d'exploitation des trains
- Mise en place du concept
- Promotion du concept

Coûts et financement

Non estimé

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.
Autres acteurs : Prestataires TP

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Vélos en libre service

MD06

Impact de la mesure :

Thématique principale : Modes doux

Priorité : Faible

Description de la mesure

L'objectif de cette mesure est d'instaurer un système de vélos en libre-service à l'échelle du Parc. Des stations stratégiquement réparties sur le territoire permettront aux utilisateurs de retirer et de restituer les vélos. Ce service, accessible via une application mobile, autorise la location d'un vélo à partir d'une station et son dépôt à une autre. Les vélos disponibles peuvent être de type standard ou électrique.

Une considération importante liée à cette mesure concerne la remontée des vélos vers les stations en montagne. En effet, il est anticipé que de nombreux utilisateurs pourraient emprunter un vélo pour la descente sans nécessairement effectuer la remontée avec.

Il est de plus important de considérer que la ville

Localisations potentielles de stations



Étapes de mise en œuvre

- Réalisation d'un sondage auprès de la population pour évaluer le besoin de cette mesure
- En cas de résultats positifs, développement du concept
- Prise de contact avec une entreprise d'exploitation de vélos en libre service
- Mise en place du concept
- Promotion du concept

Coûts et financement

30'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Navettes de bus à la demande

TP08

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

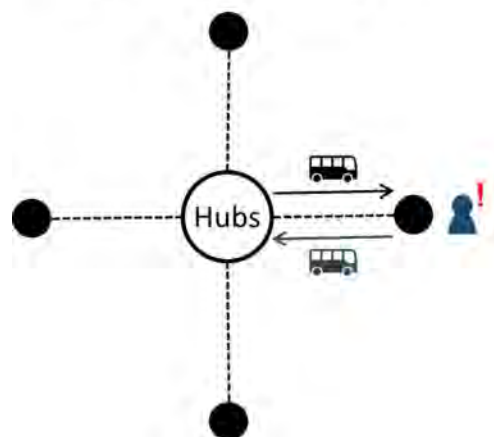
Priorité : Faible

Description de la mesure

L'implémentation de services de navettes de bus à la demande sur des axes où le besoin a été identifié, mais où la demande n'est pas suffisante pour justifier un service de bus permanent, émerge comme une solution prometteuse pour encourager l'utilisation des transports publics. Le concept est le suivant : les bus et les chauffeurs sont positionnés dans des hubs, et les voyageurs peuvent commander un bus pour des destinations spécifiques via une application dédiée. Si une commande est effectuée, le bus se déplace en conséquence.

Une difficulté à anticiper est le pic de demande prévu pendant les horaires scolaires. Pendant ces périodes, le nombre de bus et de chauffeurs requis pourrait être significativement élevé, avec une diminution subséquente du besoin pendant le reste de la journée. Une coordination de cette mesure de bus à la demande avec l'analyse des transports scolaires (TIM01) est donc recommandée pour une gestion plus efficace.

Illustration du concept



Étapes de mise en œuvre

- Identification des itinéraires potentiels pour la création de bus à la demande
- Développement d'un concept de bus (horaire, plan de financement)
- Prise de contact avec l'entreprise d'exploitation
- Validation par l'OFT
- Mise en œuvre de la nouvelle offre
- Promotion de la nouvelle offre

Coûts et financement

- Coût des études : 20-30 kCHF
- Coût de mise en place : non défini (financé par OFT et Canton)

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Système de tarification TP avantageux

TP09

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

Priorité : Faible

Description de la mesure

L'instauration d'un système de tarification avantageux pour les transports publics est souvent imaginé comme étant la solution miracle pour encourager l'utilisation de ces services. Néanmoins, sa mise en pratique s'avère complexe en raison d'une question centrale : qui assume les coûts ? Deux approches possibles émergent.

1) Le financement d'une partie ou de la totalité des coûts par les communes, pouvant se concrétiser à travers la vente de cartes journalières à tarif réduit par la commune, ou encore par le paiement par la commune des abonnements de transports publics des écoliers.

2) Des réductions offertes par les compagnies de transports publics sur une ligne spécifique, toutefois, cela devra inévitablement avoir un impact positif sur le plan marketing pour ces entreprises en contrepartie.

Options de financement

Option A

Financement par les communes

→ Pour soutenir ses citoyens

Exemple : Abonnements offerts pour les écoliers

Option B

Financement par les compagnies de TP

→ Pour obtenir un retour marketing

Exemple : Bus de promotion ciblé

Étapes de mise en œuvre

- Développement d'un plan de financement pour un système de tarification avantageux
- Mise en action de l'offre durant une période d'essai
- Prolongement de l'offre en cas de résultats positifs durant la période d'essai
- Promotion du système de tarification avantageux

Coûts et financement

Budget communal minimum : 20'000 CHF / an

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Zones 30 dans les centre villes

TIM03

Impact de la mesure :

Thématique principale : **Véhicules**

Priorité : **Faible**

Description de la mesure

L'objectif de cette mesure est d'instaurer des zones à limitation de vitesse à 30 km/h dans des endroits spécifiques, principalement au sein des villes de plaine. L'implémentation de zones 30 entraîne des effets multiples, notamment la réduction de la vitesse du trafic, ce qui contribue à diminuer le bruit et à accroître la sécurité. Ces zones favorisent une atmosphère propice aux modes de déplacements doux, renforçant ainsi leur attrait. La mise en place de zones 30 doit être accompagnée d'aménagements appropriés et, idéalement, de campagnes de sensibilisation.

En ce qui concerne l'objectif de réduction du trafic, l'instauration de zones 30 peut avoir un effet dissuasif sur la préférence des utilisateurs à se déplacer en voiture.

Localisations des zones 30 existantes, projetées et potentielles



Étapes de mise en œuvre

- Identification des secteurs propices à la mise en place d'une zone 30
- Prise de contact avec un bureau spécialisé
- Étude des aménagements à installer
- Réalisation des travaux d'infrastructure et de signalisation

Coûts et financement

- Coût des études : 50 kCHF
- Coût de la mesure : 100 kCHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Communes
Communes impliquées : Vernayaz, Evionnaz, St-Maurice, Martigny-Combe

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet

Mise en place d'un pass mobilité

TP10

Impact de la mesure :

Thématique principale : Transports publics

Priorité : Moyenne

Description de la mesure

Le principe du pass mobilité consiste en une carte payante annuellement permettant aux résidents du Parc d'accéder à l'ensemble des transports publics dans la région. En plus de cela, le détenteur bénéficie d'un abonnement aux services de vélos en libre-service et d'autopartage. De plus, il a la possibilité de se garer dans les parkings relais spécialement aménagés pour le covoiturage. Le financement de cette initiative serait assuré par les communes, avec la possibilité de négocier des réductions en partenariat avec les entreprises de transports publics, les services de vélos en libre-service, et les services d'autopartage.

Pour maximiser son efficacité, cette mesure est étroitement liée à la mise en œuvre d'autres mesures, notamment la création d'un système de vélos en libre-service (MD06) et d'un système d'autopartage (TIM02).

Structure d'un pass mobilité



- Accès transports publics
- Abonnement vélos autopartage
- Accès parkings covoiturage

Étapes de mise en œuvre

- Développement d'un système de vélos en libre service et d'un système d'autopartage
- Développement d'un concept et d'un plan de financement pour un pass mobilité
- Prise de contact avec les entreprises concernées
- Mise en action de l'offre durant une période d'essai
- Prolongement de l'offre en cas de résultats positifs durant la période d'essai
- Promotion du pass mobilité

Coûts et financement

20'000 CHF

Pilotage et communes impliquées

Pilotage : Parc naturel régional
Toutes les communes sont impliquées.

Horizons de réalisation

Court terme

Moyen terme

Long terme

Suivi du projet



TRANSPORTS DE MARTIGNY ET REGIONS SA

HESSE

TMR

VS 209 784

Traject

Rue de Technopôle 4
3960 Sierre
Valais@traject.ch

