

Commune de Martigny

ZIG Levant

Jonction A9 des Neuvilles - secteur Barryland

Atelier du 16.10.2019: Synthèse

Les cahiers de la mobilité

Martigny, avril 2020



La thématique de l'atelier

Le Service cantonal de la mobilité entend développer un accompagnement aux problèmes soulevés dans les communes en matière de mobilité. Dans ce but, il initie une nouvelle « manière de faire » par la mise sur pied d'ateliers dont l'objectif est d'instaurer un réflexe basé sur le principe de l'intelligence collective. Les acteurs réunis, de par leur expérience, la connaissance du territoire sollicité et leur expérience ou volonté de développement, peuvent ainsi se pencher concrètement sur le développement du secteur qui les concerne, le temps d'une demi-journée durant laquelle le partage de l'ensemble des informations est essentiel à la recherche de la solution à poursuivre ensemble.

Ce mode de travail, fondé sur un partage d'expériences et de connaissances, permet de casser les barrières entre les parties-prenantes et de s'unir en vue de trouver des solutions. Il structure la transversalité entre les services de l'État, communaux et les partenaires privés et met en œuvre concrètement la recherche de solutions, dans le respect de la répartition des tâches (RPT), entre les couches institutionnelles, Confédération, Canton et Communes, ainsi qu'avec les autres parties prenantes aux problématiques de mobilité.

L'atelier est un partage d'expériences qui rassemble les éléments composant toutes les facettes d'une même situation. Il offre ainsi la possibilité d'avoir et de partager la vision d'ensemble nécessaire à faire émerger les solutions pragmatiques.

C'est dans cet objectif que cet atelier s'est déroulé le 16 octobre 2019 de 8h30 à 12h15.

Les personnes suivantes ont pris part à cet atelier :

Anne-Laure Couchepin Vouilloz	Présidente de la ville de Martigny
Caroline Brunetti	Archéologue cantonale
David Martinetti	Vice-président de la ville de Martigny
Frédéric Gay	Chef des services techniques de la ville de Martigny
Stéphane Jordan	Architecte de la ville de Martigny
Vincent Pellissier	Chef du Service cantonal de la mobilité
Claudio Rossetti	Directeur de la Fondation Barryland
Jean-Maurice Tornay	Président de la fondation Barryland
Christophe Valley	Responsable régional TCS
Christophe Théodoloz	Président du Tennis club Martigny
David Genolet	Directeur général FVsgroup
Stéphane Saudan	Architecte ShaerSaudan SA
Martin von Känel	Directeur général TMR SA
Jean-Paul Maye	Responsable de l'infrastructure TMR SA

Pierre Favre

Responsable Citec Vs

Excusés :

Philippe Venetz

Architecte cantonal

Eric Duc

Chef de section, service cantonal
de la mobilité

Secrétariat et animation :

Nathalie Luyet

Linkfabric Sàrl

Programme de l'atelier

Horaire	Description	Personnes
08h15-8h30	Accueil et café	Tous
08h30-8h50	Enjeux mobilité	V. Pellissier
08h50-9h10	Enjeux archéologique	C. Brunetti
9h10-9h30	Enjeux ville	S. Jordan
9h30-9h50	Développement FVsGroup	D. Genolet/S. Saudan
9h50-10h10	Développement Fondation Barry	C. Rossetti
10h10-10h30	Enjeux TC Martigny	C. Théodoloz
10h30-10h50	Enjeux TCS	C. Valley
10h50-11h00	Pause	
11h00-12h00	Discussions, temporalité, coordination	Tous Modération: N. Luyet
12h00-12h15	Synthèse et clôture	V. Pellisier / N. Luyet

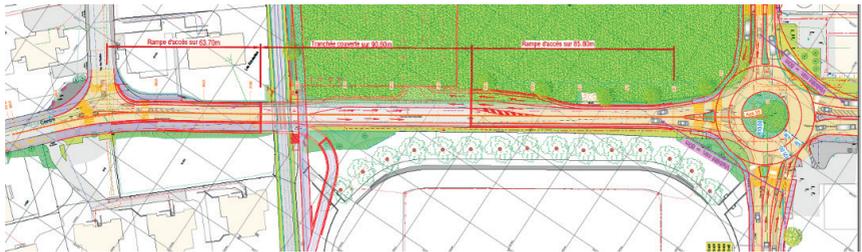
Le contexte

Le secteur compris entre la jonction A9 des Neuvilles et le secteur de la Fondation Barryland est un périmètre à la valeur archéologique reconnue dans lequel de nombreux réaménagements sont prévus ou projetés. Il s'agit notamment de projets d'extension du CERM par le FvsGroup, de l'extension de la zone sportive actuelle, du repositionnement de la route cantonale Vs90, de la sécurisation des passages à niveaux de la ligne TMR et le positionnement de la gare du CERM, du repositionnement éventuel d'une offre d'hébergement par le TCS et de l'avenir des terrains de tennis du TC Martigny. Le périmètre, dans le secteur de la Fondation Barryland, jouxte également le périmètre de la Fondation Gianadda et l'amphithéâtre, dont la desservance et la connexion, permettant d'offrir des synergies entre ces deux pôles touristiques, sont à préserver.

Le problème posé

Sécurisation de la ligne TMR - Jonction des Neuvilles :
une solution déjà approuvée

La ville de Martigny a proposé un aménagement intégrant le passage en souterrain de l'actuelle avenue des Neuvilles, route communale, qui a été validé. Conjointement au réaménagement du giratoire des Neuvilles, incluant les branches cantonales et la connexion de la jonction des Neuvilles, le projet sera développé en première priorité et indépendamment du reste du secteur.



Réaménagement de la Jonction des Neuvilles

De la Jonction A9 des Neuvilles à la Fondation
Barryland : Quels enjeux en présence

Mobilité

Enjeux généraux

- La destination dirige l'infrastructure et non l'inverse. La mobilité est donc intrinsèquement liée au développement territorial ;
- Les évolutions technologiques et la multi-modalité changent notre manière de se déplacer. L'infrastructure doit être réfléchi en prenant en compte ce changement de paradigme. La production de l'offre de mobilité doit s'adapter en agissant sur la demande de mobilité. Il s'agit d'investir dans l'intelligence plus que dans l'infrastructure ;
- La consommation n'est pas constante: doit-on dimensionner l'infrastructure pour la pointe ou la moyenne ?

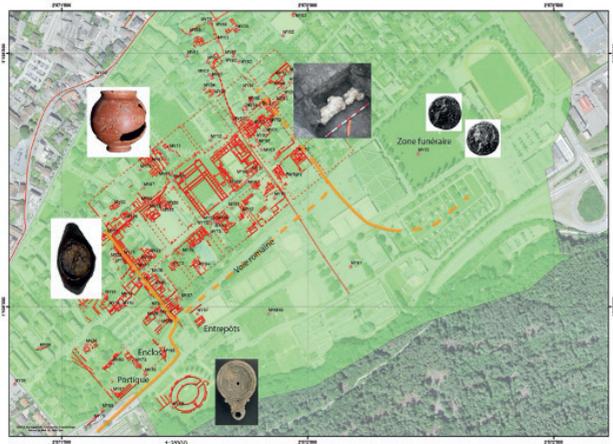
Enjeux pour le secteur

- La hiérarchie du réseau et la fonctionnalité des routes doivent guider l'aménagement de l'infrastructure ;
- Cet axe est une connexion vers un centre touristique d'importance (Verbier) et des routes de transit internationaux (Forclaz et Gd-St-Bernard) ;
- Cet axe a une fonction de transit TIM: la bretelle et le tunnel du Mt Chemin servent de transit vers le tunnel du Gd-St-Bernard, La Rue du Levant est la pénétrante de la ville connectée à la Jonction autoroutière A9, la pénétrante NE assurée par la T9, la NW par la Route cantonale et la N par la Route de Fully. Faire le « bouclage » de la ceinture permettrait de sortir le trafic de transit du centre-ville ;
- En matière de TP, Martigny est un nœud multimodal important. Le

RER Vs passe à la cadence à la 1/2 h. Les destinations de Chamonix et d'Entremont sont desservies avec une cadence horaire. Le ferroviaire est bien cadencé avec les cars postaux, bus urbain et TRV dans une offre TP radiale.

- Dans le secteur enjeux TMR : aménagement des passages à niveau et éventuelle gare CERM à définir. L'enjeu ici est la vitesse commerciale de la ligne. Des choix devront être opérés afin de la préserver au mieux ;
- La question du stationnement, d'un point de vue de son dimensionnement (nombre de places) comme de son exploitation (politique tarifaire et durée de stationnement) est déterminante. Le stationnement doit être pensé en coordination avec le développement territorial souhaité et accompagné d'une réflexion sur la mobilité des entreprises, car les places liées aux postes de travail sont fortement sollicitées. Un travail sur les plans de mobilité des entreprises fait partie des enjeux de la mobilité.

Archéologie



Position du secteur archéologique de valeur

- À Martigny, la ville moderne n'est pas construite sur la ville gauloise ou romaine : c'est une grande chance ;
- Les enjeux sont dans le sous-sol, repérés, mais peu documentés (Forum Claudi Valensium et la Martigny gauloise) ;
- C'est un atout patrimonial, culturel, voire économique, mais il faut un peu investir ;
- Les traces les plus anciennes sont autour de l'amphithéâtre (ensemble architectural de qualité). Il y a également une nécropole d'époque romaine pas encore découverte. Tout ce qui est de valeur et encore à découvrir se situe le long du coteau, entre l'amphithéâtre et la jonction des Neuvilles ;
- Les ressources ne sont pas infinies et la responsabilité de les utiliser à bon escient est engagée. La valeur patrimoniale de ce site est recon-

nue. La volonté de valoriser ce patrimoine influence le développement de ce secteur ;

- La Confédération a acquis les terrains sur lesquels se situent la patinoire et les terrains de football avec l'objectif de préserver les vestiges de l'époque romaine. Cela laisse à penser qu'elle s'opposera à tout projet qui ne sert pas cet objectif ;
- Actuellement les archéologues supposent, de façon fondée, un périmètre archéologique de grande ampleur et de grande valeur. Par conséquent, il pourra être demandé des mesures constructives conservatoires afin de préserver ce secteur.

Ville de Martigny

Dans le secteur, la ville compte plusieurs infrastructures d'importance :

- Stade et patinoires son bien placés. Ils vont être rénovés et des investissements sont consentis (terrain de foot synthétique) ;
- Coop Brico bien placé et qui fonctionne bien ;
- Camping TCS : le DDP se termine en 2024 et ne sera pas renouvelé sur cette parcelle. Le camping va être déplacé ;
- Le cimetière reste à son emplacement ;
- L'agrandissement du CERM avec une 3ème étape peut avoir de gros enjeux sur la caserne des pompiers et la centrale du chauffage à distance de Synergy ;
- La fondation Barry a également un projet d'extension ;
- Le tennis club a 6 courts extérieurs ;

Une réflexion est en cours concernant la sécurisation de la voie TMR. Les solutions en viaduc ou enterrées sont trop onéreuses. La solution retenue est de ne plus avoir de circulation pour le transport individuel motorisé (TIM) sur la Rue d'Octodure. Ainsi le flux TIM n'est plus amené dans la vieille ville, et la traversée de la voie TMR est sécurisée par 2 passages sous-voies : un premier à la Jonction A9 des Neuvilles, avec un déplacement de la Rue du Levant plus au Sud qui libère ainsi une surface pour le développement du CERM et de la zone sportive. Un deuxième, dans le prolongement d'un nouveau barreau TIM dont

le tracé part de la Rue du Levant, passant entre le motel des Sports et la piscine municipale, à travers les actuels terrains de football qui longent la Rue du Forum, pour se connecter sur l'actuelle Rue des Morasses.



Plan du projet

La ville de Martigny a étudié plusieurs variantes de projet de connexions routières visant à assurer la desservance TIM et MD du secteur « Cœur de ville » qui comprendra une nouvelle offre de parking.

FVsGroup

Le site du CERM a accueilli 62 événements et 400'000 visiteurs en 2018. 87% des locaux sont utilisés. Le centre est très occupé et ne peut véritablement accueillir plus d'événements.

Les défis du futur :

Le site est très bien placé et très bien occupé dans des locaux bien construits mais qui ne sont pas adaptés pour certains événements, notamment en termes de hauteur limitante. Chaque année 8 à 10'000 m² de constructions temporaires sont montées et démontées. Pour rester compétitif face à la concurrence, les infrastructures, les accès aux transports publics (TP) ainsi que la capacité de parking doivent être adaptés à l'évolution des besoins.

Lors de la Foire du Valais, le territoire à disposition, soit 54'000 m² en site propre clos et environ 42'000 m² de parking sont entièrement utilisés. Le site du CERM, soit 27'000 m², ainsi que la capacité des parkings sont également utilisés lors d'autres événements, proportionnellement à l'affluence provoquée par ces divers événements.

En matière de développement, FVsGroup souhaite s'équiper d'une ARENA, soit une salle de spectacle concert et un hôtel. Une étude de faisabilité économique est actuellement en cours à ce sujet. Le groupe doit également apporter une solution mettant à disposition plus de surfaces pour les dépôts.

La Foire du Valais quant à elle a la volonté de se recentrer dans le périmètre du CERM pour éviter l'étalement à l'avenir :

- Retrouver 37'000 m², centrés ;
- Positionnement de la caserne des pompiers en plein périmètre « CERM » : à questionner ? éventuel déplacement ?
- La présence de la Route du Levant dans l'enceinte et sa coupure lors d'événements majeurs est problématique : envisager un meilleur aménagement de la Route des Chenevières permettrait de gagner 20% de surface supplémentaire et utilisable pour un développement des infrastructures ;
- Entrées à la Foire concentrées sur deux flux majeurs trains et vélos à l'est du site et une entrée à l'ouest du site est envisagée pour les visiteurs utilisateurs des parkings.



développements futurs_foire du valais_occupation terrains



site pro pre 68'000 m²
parking terrain 2'600 m²
parking devant 2'000 m²
parking coop 6'500 m²
parking oriel 19'000 m²
parking distants 6'000 m²
total parkings 38'000 m²

recensement des surfaces sur immeubles
de situation circulation devant
places d'exposition
à niveau avec le sol (pas de terrasse)
infrastructures: eau, éu, électricité
entrée octodure: piétoirs, train
entrée devant accès depuis parkings

Plan des développements souhaités

Fondation Barry

La Fondation Barry a été créée pour sauver l'élevage du chien St-Bernard et promouvoir la race. Le musée est une vitrine importante avec une moyenne de 70'000 visiteurs par années (2ème fréquentation la plus élevée après la Fondation Gianadda).

Le musée est aujourd'hui à l'étroit et la Fondation souhaite se développer avec une offre renouvelée et diversifiée. Un concours d'architecture est en cours afin de désigner un projet et une équipe lauréate pour le projet Barryland 2022.

L'objectif de Barryland 2022 est de développer et renouveler les infrastructures afin d'accueillir 150'000 visiteurs par an. L'étude de faisabilité et les vérifications sont aujourd'hui faites. Le concours sera lancé cet automne 2019. Le développement souhaité pour Barryland se veut compatible avec une mise en évidence des éléments patrimoniaux du site, notamment renforçant le lien avec l'amphithéâtre.

La commune, propriétaire du terrain, le met à disposition de la Fondation par un droit distinct et permanent (DDP). La Confédération quant à elle possède le terrain des deux petites maisons. Le périmètre du concours, qui comprend les deux petites maisons, doit encore être approuvé par les propriétaires. Ce périmètre respecte le chemin pédestre le long du bisse. L'accueil se fait le long de la Rue du Levant, avec un accès de service vers le cimetière.

L'intégration du front d'accueil avec la route cantonale prévoit une halte dépôt pour les bus et la baladeur, un parking de 100 places à proximité et un autre de 200 places dans un périmètre élargi. Des relations sont également souhaitées avec le TCS.

La fin du concours est prévue en avril 2020.

Tennis Club [TC] Martigny

Le TC Martigny est le plus grand tennis club du Valais et la plus grande association sportive de la Ville avec 400 membres et 250 juniors.

La Ville, propriétaire, a mis le terrain à disposition du TC par voie de DDP. Le TC rappelle qu'il est important de maintenir les surfaces à disposition actuellement et qu'il est prêt à trouver des solutions. Son président rappelle que le déplacement d'un court est estimé à plus de CHF 100'000.-.

TCS

Le camping TCS fait actuellement environ 600'000 nuitées par année. Martigny est un site important pour le TCS qui a la volonté d'y rester actif et cherche, en collaboration avec la commune, des possibilités de relocalisation du camping sachant que l'actuel DDP, dont le terme est 2024, ne sera pas reconduit sur cet emplacement.

Dans son action en général en Suisse, le TCS prend un positionnement important en matière de parahôtellerie. Il s'agit de la mise à disposition de lieux d'habitation complets. Les clients arrivent juste avec leurs effets personnels, tout le reste est mis à leur disposition.

Le TCS a la volonté de se développer également en coordination avec la vision d'autres partenaires comme FVsGroup ou la Fondation Barry notamment.

TMR

Le franchissement de la ligne TMR est à la limite de capacité pour ne pas freiner la vitesse commerciale. En ce sens, permettre uniquement une traversée pour les piétons et les cyclistes sur la Rue d'Octodure s'avère positif.

À ce jour, un examen est en cours pour évaluer le maintien d'un seul arrêt permanent entre l'arrêt du CERM, actuellement actif uniquement lors d'événements majeurs au CERM, et la gare du Bourg. Cet enjeu est également important en matière de vitesse commerciale et d'exploitation.

Une alternative intéressante serait de mettre en valeur le passage inférieur existant qui débouche sur la Rue des Morasses et donne à voir les vestiges archéologiques.

Synthèse de la discussion

La fermeture de la Rue d'Octodure au TIM soulève la question du report d'un flux de 4000v/j sur les axes existants transversaux.

La morphologie urbaine actuelle de la ville n'a que peu d'axes transversaux. Cependant et au vu des enjeux présentés, la ville relève que le dessin actuel du nouveau barreau TIM (cf. plan du projet ville de Martigny) n'est pas possible. Ce constat est accepté par tous les acteurs présents.

Cependant, les deux barreaux transversaux existants, celui de la Jonction A9 des Neuvilles et celui du Bourg, sont assez distants et la question est de savoir s'ils permettraient ou pas de desservir correctement le futur parking «Cœur de ville». En effet, le nouveau parking, prévu dans le projet «Cœur de ville» permet de supprimer des places de parcs dans ce secteur. Il est donc nécessaire que son accessibilité soit facilitée, notamment afin de stopper le flux TIM qui vient du Val de Bagnes avant la Place Centrale. D'autres pistes que celle présentée doivent être étudiées. La Rue de Surfrête est peut-être une possibilité intéressante.

Concernant le déplacement contre le coteau de la Route du Levant. Cette proposition est acceptable pour l'archéologie. Les intervenants soulèvent cependant que le caractère très routier du tracé dessiné doit être amélioré compte tenu de la valeur patrimoniale et touristique du site. Le déplacement admis de la route cantonale remet-il en cause le déplacement du camping TCS ? La question est à étudier dans le détail.

Un cheminement continu pour la mobilité douce le long de la voie TMR doit être assuré et amélioré d'un point de vue qualitatif.

Le développement du Barryland doit se faire en synergie avec la Fondation Gianadda compte tenu de leur proximité géographique.

Les besoins de parking de la Fondation Barry et du FVsGroup doivent être étudiés dans une recherche de synergie, ce qui permettra vraisemblablement à terme une économie de terrain et la possibilité de la mise sur pied d'une navette entre les parkings et les bâtiments durant certains événements.

Mme l'archéologue cantonale relève que l'amphithéâtre est très bien conservé et se situe dans un bel endroit. Elle appelle de ses vœux une synergie avec la Fondation Barry, son service n'ayant pas à disposition les moyens nécessaires à la mise en valeur de cet important vestige. Les représentants de la Fondation Barry sont ouverts à cette discussion dont l'objectif s'inscrit bien avec le projet Barryland.

Conclusion

Les échanges au cours de l'atelier ont permis de sensibiliser les acteurs du site à la valeur patrimoniale d'un site archéologique d'importance et dont les vestiges enfouis n'ont pas été spoliés par la construction de la ville plus récente. Celle-ci ne s'est en effet pas développée au-dessus des vestiges. Forte de cette prise de conscience, la ville renonce au tracé du nouveau barreau transversal tel que présenté ce jour. Il n'en demeure pas moins que le futur parking « Cœur de ville » doit être desservi avec qualité et une solution doit être recherchée en ce sens.

Compte tenu de la proximité spatiale d'infrastructures touristiques et événementielles majeures, des synergies importantes peuvent et devraient être recherchées sous l'angle d'une économie de moyens et de la formulation d'une offre touristique coordonnée.

Ces synergies favorisent la recherche d'une mutualisation des infrastructures de services aux bâtiments et infrastructures majeurs que sont le Cerm, le futur Barryland, les vestiges romains et gaulois ainsi que les infrastructures sportives. Structures d'hébergement, arrêts TP, parking, itinéraires modes doux notamment doivent être réfléchis et planifiés dans une vision globale de service aux infrastructures majeures mentionnées ci-avant. Si chaque acteur développe uniquement pour son projet, on ne fera que multiplier les constructions, le terrain viendra à manquer et le développement du secteur sera chaotique et problématique. Au contraire, la recherche de mutualisation peut permettre aux pouvoirs publics et aux acteurs privés d'investir judicieusement ainsi que de coordonner les constructions prévues dans ce secteur au développement général de la ville. Chacun pourrait ainsi voir son objectif atteint tout en garantissant le développement du secteur simultanément à celui de son projet. C'est ainsi que des solutions judicieuses peuvent émerger et que chaque acteur peut faire entendre ses besoins ; il sera répondu dans une recherche de solution tous ensemble et coordonnée.

Suite à donner

La rue d'Octodure consacrée à la mobilité douce, il faut examiner si la jonction A9 des Neuvilles et la desserte existante à l'entrée du Bourg suffisent à la desservance du « Cœur de Ville ». Si tel n'est pas le cas, il y a lieu de trouver un nouveau tracé pour un nouveau barreau transversal TIM (Rue de Surfrête ?). Un mandat complémentaire doit être donné à Citec pour ces compléments d'études.

Le tracé de la Route cantonale déplacée ainsi que la mutualisation des places de parc doivent être étudiés en prenant en compte tous les intérêts du secteur. Par conséquent, les acteurs présents devront participer activement à cette étude commune. Une fois les objectifs et les calendriers de chacun coordonnés, il y aura lieu de mettre sur pied et de partager un phasage des projets dans le secteur. Prendre en compte la temporalité permettra également la recherche de synergies communes d'ici à la fin des constructions prévues dans le secteur. Cela permet également de coordonner le développement du secteur en permettant aux différents événements de se dérouler dans des conditions confortables, même en période de chantiers prolongée.

Un échange sur l'avancée des études dans le secteur devrait avoir lieu de façon régulière entre les acteurs présents. La forme de l'atelier récurrent permet de mutualiser les informations, diriger les études et favoriser la recherche de solutions communes.

Suite de l'histoire
