

D.2 Interfaces d'échanges modaux

Décision du Conseil d'Etat : **14.06.2017**
Adoption par le Grand Conseil : **08.03.2018**
Approbation par la Confédération : **01.05.2019**

Interaction avec fiches : **A.15, B.1, B.4, C.2, C.5, C.7, C.8, D.1, D.3, D.4, D.5, D.6, D.8**

Stratégie de développement territorial

- 4.1 : Renforcer les connexions avec les espaces métropolitains suisses et européens
- 4.2 : Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres
- 4.3 : Mettre en place une offre en transports en commun performante, économique et respectueuse de l'environnement
- 4.4 : Soutenir la mobilité combinée
- 4.5 : Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains

Instances

Responsable: SDM

Concernées:

- Confédération
- Canton: SDT, SEN, SETI
- Commune(s): Toutes
- Autres: Entreprises de transport

Contexte

Les interfaces d'échanges modaux sont des lieux où plusieurs modes de transport se rencontrent et qui permettent les échanges entre ces modes de transport de manière optimale (bon confort et temps de battement réduit), tels que les places de gare ou les Park&Ride.

Le Valais est caractérisé, dans la plaine, par un axe central fort d'activités et de communications. Les principaux centres urbains et agglomérations sont regroupés le long de cet axe. Les centres secondaires servant de plateformes de captation et/ou de distribution de et vers les stations touristiques et les villages de montagne, comme Täsch, Vissoie ou Le Châble, sont quant à eux situés sur les coteaux et dans les vallées latérales.

Cette configuration à la fois linéaire et décentralisée influence défavorablement la durée des courses en transports publics (TP), et il est ainsi difficile de desservir avec une offre concurrentielle l'ensemble du territoire avec les TP. Une complémentarité entre les TP et les transports individuels motorisés (TIM) est donc nécessaire. Par ailleurs, en particulier pour les déplacements quotidiens dans et vers les agglomérations, les potentiels de la mobilité douce (MD) doivent être pris en compte, vu l'échelle des villes valaisannes qui se prête à la MD.

Un système plus efficace de TP et, de manière ponctuelle, de MD, doit ainsi permettre de limiter l'utilisation des TIM, tout particulièrement de type pendulaire. Ce système doit offrir des temps de parcours attractifs et concurrentiels par rapport aux TIM aux périodes de pointe, vers et à l'intérieur des agglomérations et vers les centres, les zones périphériques et les stations touristiques. Il doit également mettre à disposition d'excellents raccordements aux réseaux routier et ferroviaire internationaux et nationaux, tout cela en fonction des heures et périodes de l'année où la demande est la plus importante.

Ces temps de parcours dépendent étroitement d'interfaces d'échanges modaux performants entre les TP (trains, bus régionaux et urbains), les TIM et la MD. Il importe d'améliorer la qualité des interfaces de transport, à la fois pour accroître l'attractivité des TP, pour dynamiser l'urbanisation du quartier en liaison avec le reste de la localité, et pour améliorer le confort des usagers et leur sécurité. En effet, les lieux d'interfaces modales, en particulier les principales places de gare situées le long de l'axe central de la plaine du Rhône,



D.2 Interfaces d'échanges modaux

constituent les portes d'entrée et les cœurs des localités. En tant que lieux à forte fréquentation, ces places génèrent non seulement des activités commerciales et de services, mais constituent des lieux d'échange et de vie.

Au travers de la législation sur les chemins de fer et les projets d'agglomération, la Confédération soutient une meilleure coordination entre l'urbanisation et les transports. En mettant l'accent sur une gestion durable des divers modes de transport, l'optimisation de leurs interfaces constitue donc une priorité fédérale.

Dans ce cadre, les projets d'agglomérations Brig-Visp-Naters, Valais Central, Martigny et Chablais, soutenus par le canton, ont été déposés, dont certaines mesures infrastructurelles sont liées à des interfaces d'échanges modaux, notamment les mesures ÖV1 « Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und Postauto » à Brig et TP1a « Réaménagement de la gare de Sion (1^{ère} étape) ». Vu leur fort impact sur l'organisation du territoire et leur cofinancement par la Confédération, ces mesures sont traitées dans la présente fiche (cf. annexe).

Que ce soit pour favoriser les déplacements quotidiens dans et vers les centres, pour optimiser les raccordements internationaux et nationaux, ou la desserte des centres touristiques et des zones périphériques, le rôle des interfaces de transport est crucial. Leur planification, en plus des aspects liés à la mobilité, doit prendre en compte les intérêts de l'urbanisation et de l'environnement, et nécessite une collaboration entre les différentes instances fédérales, cantonales et communales ainsi qu'avec les entreprises de TP.

Coordination

Principes

1. Favoriser le développement d'interfaces attractives, confortables et sûres afin de valoriser la complémentarité des divers modes de transports et d'inciter l'utilisation des TP, notamment le long de l'axe central de la plaine.
2. Coordonner, notamment au travers des projets d'agglomération, une planification globale de l'urbanisation et des transports aux alentours des interfaces, en adoptant et encourageant des mesures de construction favorisant la densification des zones à bâtir, l'aménagement d'espaces publics, l'implantation d'installations à forte fréquentation et l'intégration de la MD.
3. Favoriser la mise en place d'une vision globale des transports et de la mobilité, en y intégrant les interfaces d'échanges modaux.
4. Utiliser au mieux les interfaces de transport pour en faire des lieux d'échanges attractifs et des centres d'activités.
5. Assurer une accessibilité optimale de tous les modes de transport de et vers les interfaces.
6. Prendre toutes les mesures utiles afin de minimiser les risques relatifs au transport de matières dangereuses.
7. Favoriser l'accessibilité en TP des stations touristiques d'altitude depuis la plaine.

Marche à suivre

Le canton:

- a) conseille et soutient les communes et les entreprises de TP afin d'améliorer l'attractivité des interfaces d'échanges modaux économiquement supportables ;
- b) encourage l'implantation d'installations à forte fréquentation aux abords des interfaces de transport ;
- c) s'assure, d'entente avec les communes, de la bonne connexion des interfaces avec les différents réseaux (p.ex. route, rail, MD) ;
- d) soutient les communes et les entreprises de transport s'agissant de la planification d'interfaces d'échanges modaux.

D.2 Interfaces d'échanges modaux

Les communes:

- a) vérifient, par exemple au travers d'un plan directeur intercommunal, la cohérence entre leurs réseaux de transports et les interfaces d'échanges modaux, en collaboration avec les instances cantonales et les entreprises de transport concernées ;
- b) adaptent, si nécessaire, leur plan d'affectation des zones pour intégrer les constructions, installations et équipements nécessaires ;
- c) définissent, si nécessaire par le biais de plans d'affectation spéciaux, les conditions particulières à respecter pour assurer une coordination entre les interfaces et le milieu bâti environnant ;
- d) réalisent, en cas de besoin, à proximité des interfaces, les aménagements nécessaires au stationnement des véhicules et engins à deux-roues.

Conditions à respecter pour la coordination réglée

Les projets ayant des effets importants sur l'organisation du territoire et l'environnement sont classés dans la catégorie « **coordination réglée** » lorsqu'il est prouvé, dans le cadre de la coordination, que le projet remplit les conditions suivantes :

- I. le projet est défini comme d'importance cantonale et/ou cofinancé par la Confédération via les projets d'agglomération et/ou par la Loi fédérale sur les chemins de fer ;
- II. le choix de la variante retenue optimise les fonctions de mobilité et d'activité socioéconomique de la zone d'influence du projet, et respecte le principe du développement vers l'intérieur ;
- III. les conflits potentiels avec l'aménagement du territoire, l'environnement (p.ex. risques majeurs, bruit, eaux), la protection de la nature et du paysage (p.ex. IFP, IVS, ISOS, biotopes), les installations tierces et les dangers naturels ont été identifiés, et rien n'indique que le projet entraîne des conflits majeurs ;
- IV. la cohérence entre interface et réseaux de mobilité est vérifiée, par exemple au travers d'un projet d'agglomération ou d'un plan directeur intercommunal.

Documentation

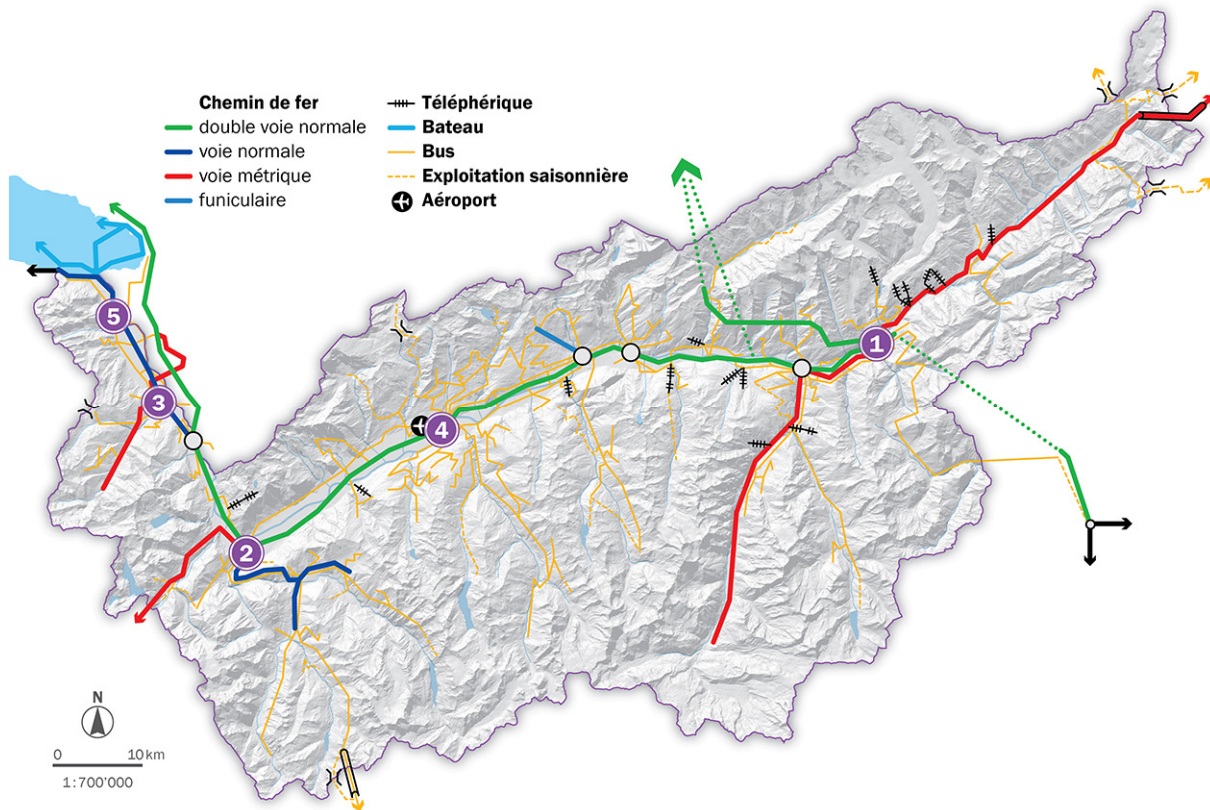
SDM, **Concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040)**, 2018

DETEC, **Plan sectoriel des transports – Partie Programme**, 2006

ST, **Les transports publics en Valais – Conception cantonale**, 2000

D.2 Interfaces d'échanges modaux

Annexe : Projets d'interfaces d'échanges modaux en Valais (état au 30.05.2018)



| N° | Projet | Commune(s) | Catégorie de coordination | Date du rapport explicatif |
|----|----------------------------------|------------------|---------------------------|----------------------------|
| 1 | Espace de la gare de Brig/Naters | Brig-Glis/Naters | Réglée | 02.02.2017 |
| 2 | Espace de la gare de Martigny | Martigny | En cours | 28.06.2017 |
| 3 | Espace de la gare de Monthey | Monthey | En cours | 25.07.2017 |
| 4 | Espace de la gare de Sion | Sion | Réglée | 02.02.2017 |
| 5 | Hub de Vouvry | Vouvry | Information préalable | |