



22.02.2023

Projet d'agglomération Coude du Rhône de 4^e génération

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence : ARE-223.1-04-42/4/2



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Directrice

Dr. Ulrich Seewer
Vice-directeur

Table des matières

1	Objet et but de l'examen, examen préliminaire	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	But de l'examen	4
1.3	Déroulement de l'examen	4
2	Résumé des résultats de l'examen	5
2.1	Taux de contribution	5
2.2	Appréciation générale	5
2.3	Mesures cofinancées	7
3	Examen préliminaire et examen des exigences de base	8
3.1	Examen préliminaire	8
3.2	Examen des exigences de base	8
4	Évaluation des mesures	8
4.1	Mesures adaptées	9
4.2	Mesures non cofinancées	10
4.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération	10
4.2.2	Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération	11
4.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux	12
4.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération	12
4.5	Liste B après vérification de la priorisation	13
5	Évaluation du projet	14
5.1	Utilité globale	14
5.2	Coûts globaux	15
5.3	Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution	16
6	Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux	17
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération	17
6.1.1	Généralités	17
6.1.2	Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)	17
6.2	Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux	17
7	Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération	18
	ANNEXE 1	20
	ANNEXE 2	22

1 Objet et but de l'examen, examen préliminaire

1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération Coude du Rhône lequel comprend :

- Agglomération Coude du Rhône – Ensemble pour demain - PA4, Projet d'agglomération de 4^{ème} génération, Rapport final à l'attention de la Confédération, septembre 2021 (partie principale, mesures et tableaux de mise en œuvre inclus)
- Autres documents de référence (listes de mesures, informations factuelles, géodonnées, etc.)

Avec le projet d'agglomération (PA), l'organisme responsable sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)¹, des projets d'infrastructure de transport considérés comme prioritaires dans le projet d'agglomération. Les conditions pour le cofinancement d'infrastructures de transport sont fonction de l'art. 17a – 17f de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)² et de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)³.

1.2 But de l'examen

L'examen du projet d'agglomération sert à déterminer, de façon compréhensible, le taux de contribution et les contributions fédérales pour le projet d'agglomération Coude du Rhône.

Sur la base du rapport d'examen, la Confédération élabore le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (quatrième génération) à l'attention de l'Assemblée fédérale.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

1.3 Déroulement de l'examen

Dans le cadre de la LUMin et de l'OUMin, l'examen des projets d'agglomération dépend de l'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et des directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération du 13 février 2020 (DPTA). La pratique a permis de concrétiser et préciser les dispositions de l'OPTA et des DPTA au cours du processus d'examen.

La procédure d'examen est définie dans les art. 11ss OPTA :

1. Examen préliminaire ;
2. Examen des exigences de base ;
3. Examen et priorisation des différentes mesures du projet d'agglomération Coude du Rhône (évaluation des mesures)

¹ RS 725.13

² RS 725.116.2

³ RS 725.116.21

4. Évaluation du projet d'agglomération sur la base
 - de l'utilité globale des mesures (examinées et priorisées) et de leurs relations avec les coûts globaux (rapport coût-utilité)
 - de l'état de la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2^e génération

De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 22.02.2023.

2 Résumé des résultats de l'examen

2.1 Taux de contribution

Au regard de l'évaluation du projet (cf. sections 2.2 et 5), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées du projet d'agglomération Coude du Rhône de 4^e génération :

30%

2.2 Appréciation générale

L'évaluation des objectifs d'efficacité du projet d'agglomération par la Confédération est expliquée ci-après, y compris une présentation des points forts et des points faibles. Par ailleurs, le chapitre 7 présente des recommandations importantes pour le développement du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération Coude du Rhône de 4^e génération (PA) a été déposé, avec succès, pour un cofinancement de la Confédération. L'agglomération, composée de trois communes, s'articule autour de la ville de Martigny qui fait face à des charges de trafic motorisé importantes en son centre. Le PA souhaite développer une vision d'agglomération polycentrique en renforçant le rôle de Fully et propose des mesures pour renforcer l'usage des transports publics (TP) et de la mobilité douce (MD). Le fil conducteur entre les différents modules est relativement clair, mais le besoin d'action pourrait être plus approfondi.

La coordination entre le projet d'agglomération et les planifications nationales, respectivement cantonales est assurée à court et moyen termes. Par contre, le projet d'agglomération ne montre pas suffisamment comment la future halte ferroviaire de Martigny-Expo (horizon A) s'intègre dans le système de mobilité existant, ni comment les équipements et attracteurs de rayonnement régional, situés aux abords de la future halte, pourront en profiter. Le développement des secteurs stratégiques, situés majoritairement le long des axes de transports publics, est en général bien coordonné avec le système de transport. Pour le pôle de développement économique de Martigny-Est, le concept d'accessibilité et les mesures sont, par contre, encore en cours d'élaboration.

Le PA a un effet modéré sur la qualité du système de transport. Les différents modes sont traités de manière sectorielle mais cohérente. Toutefois, il manque d'une vision multimodale et globale claire. La volonté du PA de maîtriser le TIM, de réduire le trafic de transit à l'intérieur de l'agglomération et d'améliorer la desserte des zones moins bien desservies en transports publics (TP) ne se traduit pas dans des mesures concrètes et efficaces.

Le concept d'intermodalité permet la mise en œuvre de mesures améliorant et renforçant les interfaces multimodales déjà existantes (Martigny, Martigny Croix et Fumeaux) en se concentrant sur les échanges TP-MD. Le concept de gestion du stationnement reste, par contre, encore peu détaillé et demande à être mis en œuvre et uniformisé sur l'ensemble de l'agglomération. Il manque également dans le PA des mesures influençant directement la demande et dissuadant les usagers de se rendre en voiture individuelle au centre-ville, comme des mesures de gestion du trafic.

Des mesures relatives à l'aménagement des arrêts de bus, tout comme l'électrification du réseau de bus urbains, améliorent l'infrastructure TP existante. Cependant, le niveau général de desserte TP reste

faible et le développement du réseau bus n'est pas encore suffisamment consolidé au niveau stratégique.

La stratégie de gestion du réseau routier propose des solutions plutôt satisfaisantes pour optimiser et gérer de manière plus volontariste le réseau TIM. Les requalifications des axes d'entrée de la ville de Martigny vont dans la bonne direction malgré qu'elles ne proposent pas de solution pour dissuader le trafic motorisé d'entrer en ville ou pallier la saturation du réseau routier et le trafic de transit. En outre, la mise en œuvre du concept de desserte en anneaux peine à convaincre en l'absence de mesures fortes de maîtrise du TIM au centre-ville (mesures d'accompagnement). De plus, une gestion de la circulation pour l'accès au centre-ville de Martigny et pour le pôle de développement économique de Martigny-Est manque.

Le PA propose une stratégie idoine pour la MD permettant de densifier et de structurer le réseau, avec une hiérarchisation claire, un renforcement du maillage, le développement des liaisons dans et entre les localités et centralités, et un concept de stationnement pour vélo. Si les itinéraires pour la marche à pied et les cyclistes vers les centralités sont améliorés, la question des franchissements des obstacles ainsi que de la sécurisation des carrefours et des (zones de) traversées n'est toutefois pas encore suffisamment traitée.

Le PA a un certain effet sur le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti. L'agglomération du Coude du Rhône prévoit d'accueillir la majorité des futurs habitants et des emplois dans les secteurs stratégiques. Dans ces secteurs (par exemple « Prés de Magnin » et « Périmètre de la gare »), le potentiel d'accueil est clairement identifié et la coordination avec les réseaux de transport est garantie. Le reste du développement est prévu dans les dents creuses et en densification de parcelles peu ou sous-utilisées le long des axes structurants mais pas forcément toujours bien accessibles en TP. Par ailleurs, la coordination entre transports et urbanisation pour la majorité des installations générant un trafic important (IGT) est garantie, à l'exception de la fondation Gianadda et du centre scolaire de Charrat, qui n'ont au mieux qu'une faible classe de desserte TP.

Une des faiblesses du PA est que ce dernier ne montre pas suffisamment comment le risque de développement en dehors des secteurs stratégiques peut être minimisé, ceci d'autant plus que les réserves actuelles ne suffisent pas et ne sont pas situées, en partie, aux bons endroits. En effet, une part relativement importante du développement est envisagée par une densification douce et diffuse dans des zones villa ou des quartiers peu denses, souvent mal desservis en TP. De plus, les réserves en zones à bâtir destinées aux logements sont trop souvent situées en marge du périmètre d'urbanisation, avec là aussi une accessibilité très limitée en TP. En l'absence de l'amélioration de l'offre TP et sans alternative MD par exemple, la coordination entre transports et urbanisation n'est donc pas assurée pour ces différents secteurs dans l'agglomération.

L'agglomération met en valeur les espaces ouverts dans le milieu bâti. Y participent le réaménagement des cheminements et des espaces publics aux abords de la Dranse ainsi que les requalifications des axes (du Simplon et du Grand-St-Bernard) pour lesquels les mesures relatives à l'amélioration des espaces publics restent cependant à l'état de principe et manquent de concrétisation. Le développement d'espaces publics vers le Rhône permet également d'augmenter la qualité de vie des habitants. Un concept pour le traitement des franges urbaines assurant les liaisons visuelles et la perméabilité biologique est envisagé mais demeure, pour le moment, également à l'état d'intention.

En matière de sécurité, le PA a un certain effet notamment avec des requalifications de traversée, le réaménagement de plusieurs interfaces multimodales (suppression du passage à niveau des Fumeaux) ainsi que le réaménagement des arrêts de bus. De plus, le développement et la sécurisation du réseau de mobilité douce, en distinguant notamment les itinéraires piétons/vélos et quotidiens/de loisir accroissent également la sécurité du trafic. Cependant, la thématique de la sécurité routière est traitée de façon rudimentaire, car il manque une réelle stratégie sectorielle assumée. L'agglomération se concentre principalement sur l'assainissement du seul point noir identifié, tandis que les enjeux de sécurité et de gestion des conflits MD ne sont pas particulièrement abordés. Bien que le nombre d'accidents reste plus ou moins stable et soit légèrement supérieur par rapport aux agglomérations de taille semblable, l'agglomération n'a pas identifié de besoin d'action et n'intègre pas dans ses réflexions les éventuelles réductions de vitesse maximale autorisée sur certains tronçons cantonaux.

Les mesures du PA ont un certain effet sur la réduction des atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources. Y contribuent l'amélioration de l'offre de bus avec l'extension de la desserte vers la zone industrielle de Martigny, l'électrification des bus urbains et le développement des bornes de recharge pour le TIM. Par ailleurs, l'agglomération promeut la mobilité douce tout en renforçant son réseau avec des itinéraires piétons/cyclistes. Cependant, à défaut de mesures concrètes agissant directement sur la demande en mobilité et d'une adaptation des régimes de vitesse sur les axes structurants, seul un report modal limité du TIM vers les TP et la MD est envisageable. Ainsi, la réduction de la pollution atmosphérique et sonore sera vraisemblablement limitée et plutôt locale.

L'agglomération Coude du Rhône propose une stratégie paysagère propre valorisant le paysage comme entité singulière. Une meilleure gestion des terres agricoles, une vision directrice et des mesures relativement concrètes en faveur du paysage et de la biodiversité ainsi que la revitalisation de canaux et des berges de la Dranse sont des éléments à saluer. Par ailleurs, le Rhône met en réseau les espaces publics paysagers. Toutefois, l'agglomération ne fournit que peu de détails sur la mise en œuvre concrète de certaines mesures (par exemple « Coeurs agricoles ») ou elle met en avant un programme déjà existant (Projet « nature » avec le Réseau Ecologique Cantonal).

L'agglomération du Coude du Rhône n'a pas déposé de projet d'agglomération de 2^e génération. La mise en œuvre n'est donc pas évaluée pour le projet d'agglomération Coude Rhône.

2.3 Mesures cofinancées

Sur la base de ce taux de contribution, le cofinancement des mesures figurant dans la liste A ci-dessous et la libération des contributions fédérales correspondantes sont proposés aux Chambres fédérales.

Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF)*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
6136.4.007	ME.4.1	Stratégie de développement des bornes de recharges sur domaine public	0.40	0.40	0.12	
6136.4.008	PM.4.1	Interface de la gare de Martigny	8.96	8.82	2.65	
6136.4.009	PM.4.2	Interface ferroviaire de la gare des Fumeaux	0.25	0.25	0.08	
6136.4.010	PM.4.3	Interface du hub de Martigny-Croix	1.10	1.10	0.33	
6136.4.014	TP.4.1	Electrification du réseau de bus urbain	1.60	1.58	0.47	
6136.4.061	MD-A	Paquet MD Liste A	8.75	9.20		2.76
6136.4.062	VSR-A	Paquet VSR Liste A	3.26	3.43		1.03
6136.4.063	Bus-A	Paquet Bus Liste A	1.97	2.20		0.66
6136.4.066	P.VSR.4.2	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie A)	2.31	2.27	0.68	
Somme			28.60	29.25	4.33	4.45

Tableau 2-1 * Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement : pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires TVA et renchérissement inclus; ** Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement ; *** TVA et renchérissement inclus, cf. annexe 1 et rapport explicatif relatif à l'examen des projets d'agglomération de 4^e génération

3 Examen préliminaire et examen des exigences de base

3.1 Examen préliminaire

La Confédération n'examine que les PA qui répondent aux exigences définies aux art. 1 à 3 et à l'art. 8 OPTA (art. 11 OPTA et annexe 1 DPTA)⁴. Ces conditions sont remplies dans le présent projet d'agglomération. Les exigences des art. 1 à 3 et 8 OPTA sont respectées, raison pour laquelle l'examen du PA a été entrepris.

3.2 Examen des exigences de base

Un projet d'agglomération doit satisfaire les exigences de base définies à l'art. 7 OPTA. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail des exigences de base pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille de chaque agglomération⁵.

Dans le projet d'agglomération Coude du Rhône les exigences de bases sont remplies.

4 Évaluation des mesures

Le résultat de l'évaluation des mesures selon l'art. 13 OPTA et la section 3.3 des DPTA est présenté ci-après d'une manière récapitulative.

- Mesures modifiées (section 4.1)
- Mesures non co-financées (section 4.2)
 - Mesures d'urbanisation et paysagères (section 4.2.1)
 - Mesures de transport non cofinancées (section 4.2.1)
 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération (section 4.2.1)
 - Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (section 4.2.2)
- Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux (section 4.3)
- Mesures dont la priorité a été modifiée A/B/C (section 4.4)

Un récapitulatif des mesures de priorité A et B après examen par la Confédération est disponible à la section 2 et à la section 4.5.

- Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2024-2027.
- Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 4-2, et 4-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

L'effet des mesures auxquelles l'agglomération a attribué une priorité C n'est pas évalué par la Confédération.

⁴ Cf. DPTA p. 21, section 2.3

⁵ Cf. DTPA p. 27, section 2.6.

4.1 Mesures adaptées

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

Code ARE	N° PA	Mesure	Modification de la composition de la mesure
6136.4.003	P.VSR.4.2	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard	Les mesures suivantes sont considérées individuellement : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6136.4.066, Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie A), 2.31 mio CHF, Priorité Liste A selon la Confédération ▪ 6136.4.067, Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie B), 6.20 mio CHF, Priorité Liste B selon la Confédération

Tableau 4-1

Les mesures suivantes ont été attribuées aux paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA
6136.4.020	P.MD.4.1.1.2	Liaison cyclable entre Martigny et Fully	0.80
6136.4.021	P.MD.4.1.1.3	Concept stationnement vélo à l'échelle de l'agglomération	0.30
6136.4.022	P.MD.4.1.1.4	Liaison mobilité douce Martigny-Combe - Martigny (le long de la Dranse)	3.63
6136.4.023	P.MD.4.1.5	Passerelle mobilité douce Les Creusats - Fusion	1.48
6136.4.024	P.MD.4.1.6	Passerelle mobilité douce Martigny-Croix	0.69
6136.4.025	P.MD.4.1.7	Passage inférieur mobilité douce (rue d'Octodure)	1.48
6136.4.026	P.MD.4.1.8	Aménagement cyclable sur la rue du Verdun/Finettes à Martigny	0.32
6136.4.027	P.MD.4.1.9	Concept bornes de recharge vélo à l'échelle de l'agglomération	0.05

Tableau 4-1a

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR liste A)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA
6136.4.002	P.VSR.4.1.1	Requalification de l'axe Léman/Neuilles à Martigny	3.26

Tableau 4-1b

Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus de la liste A (Bus liste A)

Code ARE	N° AP	Mesure	Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA
6136.4.018	P.VAB.4.1	Equipement des arrêts de bus urbains	1.97

Tableau 4-1c

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste B (MD liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6136.4.019	P.MD.4.1.1.1	Liaison cyclable entre Charrat et Fully	3.90
6136.4.028	P.MD.4.2.1	Liaison cyclable entre Martigny et Charrat	1.77
6136.4.029	P.MD.4.2.2	Liaison cyclable entre Martigny-Combe et Martigny	0.02
6136.4.030	P.MD.4.2.3	Liaison mobilité douce Martigny-Combe - Bovernier	1.60
6136.4.031	P.MD.4.2.4	Liaison cyclable entre Ravoire et Martigny-Croix	0.10
6136.4.032	P.MD.4.2.5	Liaison cyclable entre Martigny et Vernayaz	1.49

Tableau 4-1d

Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste B (GT liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
6136.4.006	P.GT.4.2.2	Voie bus en entrée de ville de Martigny (av.de Fully)	0.78

Tableau 4-1e

4.2 Mesures non cofinancées**4.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération**

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'art. 21 OUMin)⁶ et des compléments apportés par les DTPA (section 2.7) les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles étaient néanmoins pertinentes pour l'évaluation des effets et doivent donc être mises en œuvre dans les délais prévus.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Mesures d'urbanisation			
6136.4.035	U.D.4.1	Secteur stratégique « Prés-Magnin I et II »	As
6136.4.036	U.D.4.2	Secteur stratégique « Périmètre de la gare »	Bs
6136.4.037	U.D.4.3	Secteur stratégique « Place de Rome »	As
6136.4.038	U.D.4.4	Secteur stratégique « Portes de la Dranse »	As
6136.4.039	U.D.4.5	Secteur stratégique « Ancienne usine d'aluminium »	Bs
6136.4.040	U.D.4.6	Secteur stratégique « Portes du Rhône »	Bs
6136.4.041	U.D.4.7	Secteur stratégique « Prévent Nord »	As
6136.4.042	U.D.4.8	Développement et protection du patrimoine bâti	As
6136.4.043	U.D.4.9	Densification douce de la zone villa	Bs
6136.4.044	U.D.4.10	Développement rationnel des zones d'activités économiques	As
6136.4.045	U.DR.4.1	Équipements et attracteurs de rayonnement régional	As
6136.4.046	U.EP.4.1	Requalification des espaces publics	As

⁶ RS 725.116.21

6136.4.047	U.EP.4.2	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Grand-St-Bernard	As
6136.4.048	U.EP.4.3	Requalification des espaces publics : Axe structurant du Chemin du Milieu	Bs
6136.4.049	U.EP.4.4	Requalification des espaces publics : Axe structurant Avenue du Simplon	Bs
6136.4.050	U.EP.4.5	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully	As
6136.4.051	U.EP.4.6	Requalification des espaces publics : Axe structurant Fully-Charrat	As
6136.4.052	U.N.4.1	Traitement des franges urbaines	As
6136.4.053	U.N.4.2	Nature en ville	As
6136.4.054	P.A.4.1	Cœurs agricoles	As
6136.4.055	P.B.4.1	Revitalisation des berges de la Dranse	As
6136.4.056	P.B.4.2	Revitalisation des canaux	As
6136.4.057	P.B.4.3	Projets « nature »	As
6136.4.058	P.R.4.1	Coordination avec le projet de 3e correction du Rhône (R3)	As
6136.4.059	P.R.4.2	Prolongation des espaces publics vers le Rhône	As
6136.4.060	P.R.4.3	Valorisation du paysage du Coude du Rhône	As
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement			
6136.4.012	PM.4.5	Interface de la liaison par câble Fully-Chiboz	Bv E
6136.4.015	TP.4.2	Réseau de bus d'agglomération	Av E
6136.4.016	TP.4.3	Mise en conformité LHand	Av E

Tableau 4-2

4.2.2 Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

Code ARE	N° PA	Mesure	Justification
6136.4.017	TP.4.4	Changement des batteries des bus urbains	La mesure ne peut pas être cofinancée par le FORTA (coûts de maintenance).

Tableau 4-3

4.3 Mesures (co)finançables par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières ne sont pas intégrées directement à l'évaluation de l'efficacité. Au contraire, l'évaluation de l'efficacité tient compte de la coordination du projet d'agglomération avec ces mesures :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération ;
- mesures non encore actées, dont la mise en chantier est prévue probablement à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU).

Les mesures à l'horizon C ne sont pas considérées pour l'évaluation de l'efficacité, raison pour laquelle elles ne figurent pas dans le tableau ci-dessous.

Code ARE	N° PA	Mesure
6136.4.034	MS.4.1	Nouvelle halte (ferroviaire) Martigny-Expo (PRODES)

Tableau 4-4

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

4.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la priorisation des mesures en fonction de l'état de la planification, de leur rapport coût-utilité et de leur degré de maturité en matière de construction et de financement, conformément au DTPA (section 3.3), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio de CHF) selon PA	Justification
A → B				
6136.4.011	PM.4.4	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	1.82	Etat de la planification pas rempli : le contenu de la mesure et les aspects liés à la mobilité multimodale (TP, MD) et au stationnement TIM/vélos ne sont pas approfondis. Les changements par rapport à l'état existant ne sont pas identifiés.
6136.4.067	P.VSR.4.2	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie B)	6.20	Etat de la planification pas rempli : le contenu et les aspects liés à la mobilité (notamment l'aménagement multimodal de l'axe) ainsi que la maîtrise des flux ne sont pas concrétisés.

A → C				
6136.4.001	CR.4.1	Liaison routière Ottan - Léman	7.20	Etat de planification pas rempli : le besoin d'action n'est pas clairement démontré ; la mesure n'est pas intégrée dans un concept global d'accessibilité de la ville-centre (gestion du trafic de transit, réduction du TIM, maîtrise des flux TIM vers les centres) et n'est pas accompagnée par des mesures favorisant les TP et la MD ; la justification de la mesure en termes de coûts, de consommation de surface nécessaire et d'impact au regard de la stratégie proposée n'est pas optimisée.
B → C				
6136.4.005	P.GT.4.2.1	Réaménagement du passage inférieur de Faraday pour les bus	2.50	Etat de planification pas rempli : le besoin d'action de la mesure n'est pas clairement démontré ; le concept d'accessibilité global du pôle de Martigny-Est, le contenu et les aspects liés à la maîtrise du TIM et au développement des TP ne sont pas clairs et doivent encore être approfondis/concrétisés.
6136.4.004	P.VSR. 4.2.1	Requalification de l'axe du Simplon à Martigny	7.32	Besoin d'action avéré, état de la planification pas rempli : le contenu et les aspects liés à la mobilité (notamment l'aménagement multimodal de l'axe) ne sont pas précisés et pas approfondis. La mesure n'est ni intégrée ni coordonnée avec un concept multimodal d'accessibilité au PDE de Martigny-Est.

Tableau 4-5

4.5 Liste B après vérification de la priorisation

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2024–2027, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé. À la date d'envoi du présent rapport d'examen (22.02.2023), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération :

Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2020*	Contrib. fédérale **
6136.4.011	PM.4.4	Interface ferroviaire de la gare de Charrat-Fully	1.82	1.82	0.55
6136.4.064	MD-B	Paquet MD Liste B	8.88	8.88	2.66
6136.4.065	GT-B	Paquet GT Liste B	0.78	0.78	0.23

6136.4.067	P.VSR.4.2	Requalification de l'axe du Gd-St-Bernard (partie B)	6.20	6.10	1.83
Somme			17.68	17.58	5.27

Tableau 4-6 * Prix d'octobre 2020; ** Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement

5 Évaluation du projet

Dans le cadre de l'évaluation du projet, une première étape consiste à déterminer l'utilité globale et les coûts globaux du projet d'agglomération. Les coûts globaux sont mis en rapport avec la taille de l'agglomération. L'agglomération Coude du Rhône doit être classée comme une petite agglomération (cf. section 5.1).

Dans une deuxième étape, l'utilité globale et les coûts globaux sont mis en rapport afin d'évaluer le rapport coût-utilité (art. 14, al. 1 OPTA, section 3.4 DTPA, cf. section 5.2).

La dernière étape de l'évaluation porte sur l'état de la mise en œuvre des mesures A (au sujet desquelles des engagements fermes ont été pris) conformément à l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (art. 14, al. 1 en lien avec l'al. 3 OPTA, cf. section. 5.3).

L'évaluation du projet résulte du rapport coût-utilité et de l'état de la mise en œuvre. Le taux de contribution résulte, lui, de l'évaluation du projet.

Le rapport explicatif sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 4^e génération représente les différentes étapes de l'évaluation du projet.

5.1 Utilité globale

L'utilité globale d'un projet d'agglomération reflète sa contribution à la réalisation des objectifs prescrits en matière d'efficacité, conformément à l'art. 17d LUMin⁷. Ces derniers comprennent l'amélioration de la qualité du système de transport, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, l'accroissement de la sécurité du trafic et la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

Les mesures suivantes sont intégrées à l'évaluation de l'utilité globale du projet d'agglomération Coude du Rhône de 4^e génération :

- Mesures de la liste A du projet d'agglomération de 4^e génération selon la priorisation de la Confédération (section 2);
- Mesures non cofinçables par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (section 4.2.1);
- Mesures de la liste B du projet d'agglomération de 4^e génération selon la priorisation de la Confédération (section 4.5).

⁷ RS 725.116.2

Sur la base de l'évaluation réalisée, l'utilité par critère d'efficacité, exprimée en points, est la suivante :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (0 à 3 points)	1
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (0 à 3 points)	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (0 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (0 à 3 points)	1
Total de points (utilité)	4

Tableau 5-1

D'autres mesures (co)finançables par la Confédération telles que visées au tableau 4-4 (cf. section 4.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4^e génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

5.2 Coûts globaux

Les coûts globaux comprennent toutes les mesures priorisées par la Confédération à l'horizon A et B des projets d'agglomération de 4^e génération (y c. les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires).

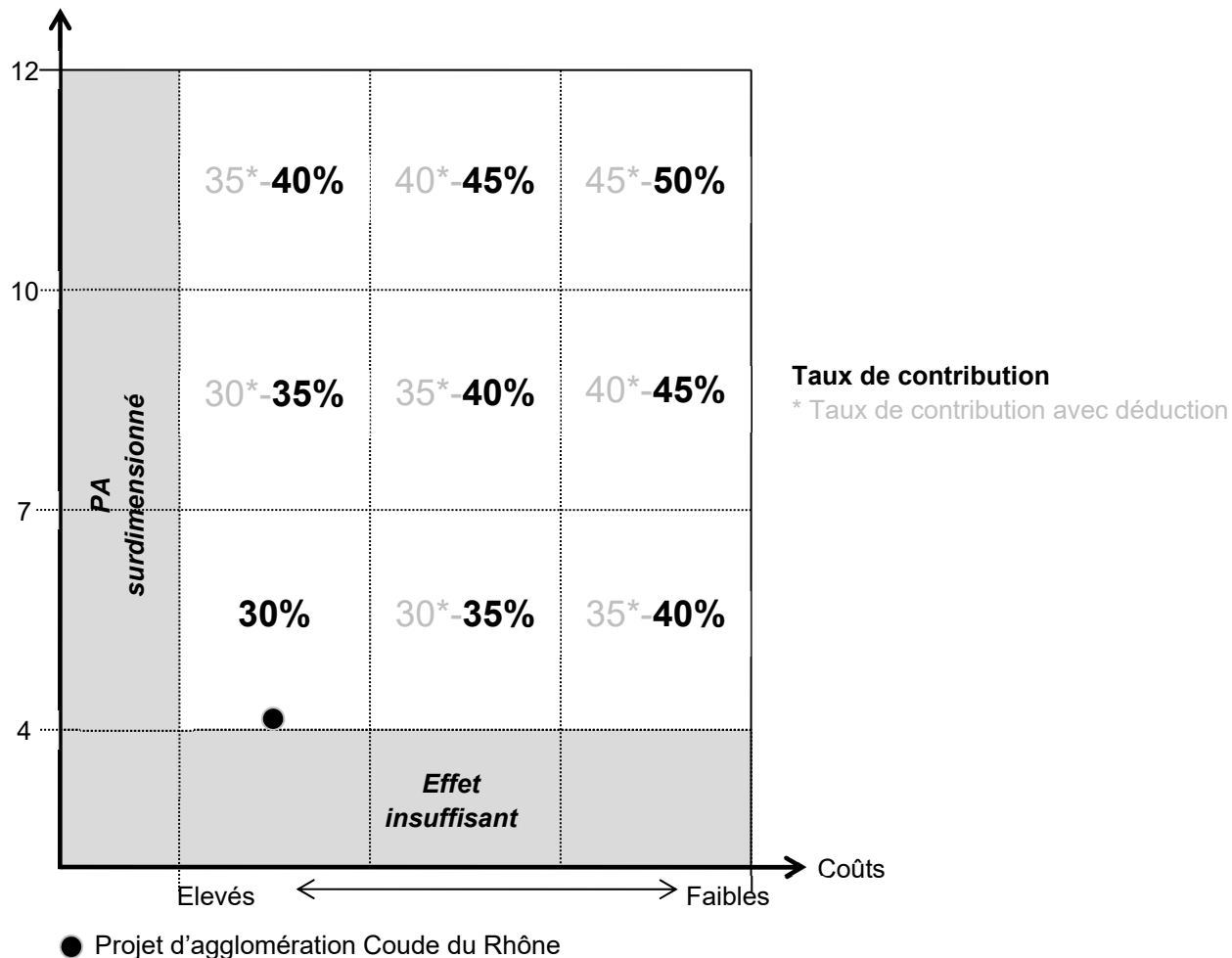
Les coûts globaux du projet d'agglomération Coude du Rhône se montent à 46.83 millions de francs. Ces coûts globaux sont jugés élevés pour l'agglomération de petite taille qu'est Coude du Rhône.

5.3 Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution

Dans le cadre de la 4^e génération, la Confédération évalue l'état de mise en œuvre des mesures d'infrastructures de transport et d'urbanisation de la 2^e génération ainsi que le rapport de mise en œuvre. Des lacunes dans ces éléments peuvent entraîner une déduction de 5% de la contribution fédérale.

La mise en œuvre n'a pas été évaluée, car l'agglomération n'a pas déposé de projet lors de la 2^e génération. Il en résulte, pour le présent projet d'agglomération, un taux de contribution de 30%.

Utilité (selon le tableau 4-2)



6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

6.1 Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération

6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence « Mobilité et territoire 2050 », plan sectoriel des transports, partie Programme, et des parties infrastructurelles rail et route, avec les plans de mesures et avec les inventaires de la Confédération, a été vérifiée sommairement. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement.

6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. rapport examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Conflits potentiels</i>
6136.4.010	PM.4.3	2-1	Interface du hub de Martigny-Croix	A	Espace réservé aux eaux, végétation des rives et haies dignes de protection
6136.4.024	P.MD.4.1.6	4-1a	Passerelle mobilité douce Martigny-Croix	A	Espace réservé aux eaux, végétation des rives et haies dignes de protection

Tableau 6-1

6.2 Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les infrastructures de transport relevant du plan directeur cantonal, qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre du PTA et qui ont été reprises dans les listes A, doivent être ancrées dans le plan directeur concerné en coordination réglée et être approuvées par la Confédération au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

Liste A:

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action</i>
Aucune mesure				

Tableau 6-2

Cela s'applique également aux mesures d'urbanisation et éventuellement aux mesures paysagères qui relèvent des plans directeurs et qui sont étroitement liées à une mesure d'infrastructure de transport

des listes A (par exemple un pôle de développement stratégique devant être desservi avec une nouvelle ligne de tram). Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action</i>
Aucune mesure				

Tableau 6-3

En ce qui concerne les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, ainsi que les mesures de transport non infrastructurelles des listes A qui relèvent du plan directeur cantonal, il est conseillé de les ancrer dans le plan directeur en coordination réglée et de les faire approuver par la Confédération au plus tard quatre ans après la conclusion de l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)⁸. La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

7 Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération

Dans l'appréciation générale du chapitre 2.2, le rapport d'examen met en évidence les forces et les faiblesses du projet d'agglomération pour les différents critères d'efficacité. D'autres recommandations, sans prétendre à l'exhaustivité, doivent permettre d'améliorer la coordination avec les planifications d'ordre supérieur, l'efficacité du projet ou encore les aspects opérationnels du PA.

L'efficacité du PA, au niveau du système de transport, pourrait être améliorée en y intégrant des éléments forts, concrets et contraignants relatifs à la maîtrise du TIM comme la gestion des flux dissuadant le trafic de transit à travers le centre de l'agglomération, ou d'autres mesures permettant d'influencer le choix modal ainsi que la gestion du stationnement (y compris les P+R). Ces éléments et le développement d'un concept global d'accessibilité pourraient faciliter la mise en œuvre du concept « en anneaux » permettant de protéger le centre-ville de Martigny et de rabattre l'usager sur les TP à l'aide des interfaces multimodales. Des mesures de requalification plus concrètes, notamment les requalifications des axes du Gd St-Bernard et la requalification de l'axe du Simplon, permettraient d'une part de mieux comprendre la mise en œuvre la stratégie TIM présentée. D'autre part, elles proposeraient une solution durable à la saturation du réseau routier, tout en dissuadant le trafic vers le centre de l'agglomération et en favorisant le report modal pour le trafic interne. En outre, la coordination entre le projet d'agglomération et les planifications nationales, pourrait être améliorée en proposant un vrai concept en lien avec la future halte Martigny-Expo, notamment pour les attracteurs principaux aux abords de la halte.

Pour la coordination entre transports et urbanisation à l'échelle de l'agglomération, la densification douce – dont l'ampleur est importante – et sa concrétisation représentent un réel défi. Ce développement devrait s'inscrire dans un système global de transport afin d'assurer une bonne accessibilité, soit en TP directement, soit avec un rabattement MD efficace sur les principales interfaces TP ou des liaisons MD efficaces à l'intérieur de l'agglomération. Si possible, la desserte en TP de certaines zones résidentielles ou quartiers peu denses pourrait être améliorée. En outre, l'agglomération devrait s'assurer que le réseau routier puisse absorber la probable augmentation du TIM due à son développement urbain, et le cas échéant, prévoir des mesures pour garantir tant la fluidité que la gestion du trafic routier. Cela est également valable pour les réseaux de transport public.

⁸ RS 700.1

Les valeurs cibles des indicateurs MOCA ne sont pas seulement utiles au contrôle des effets : elles aident aussi à l'élaboration ou au développement d'un projet d'agglomération. Elles complètent la vision d'ensemble sur le plan quantitatif. Les stratégies sectorielles et les mesures devraient faire référence à ces valeurs et contribuer à ce qu'elles soient atteintes⁹. Une réduction de la part modale du TIM, à savoir de 81 % à 75 % d'ici 2035, semble peu ambitieuse, notamment par rapport aux agglomérations de taille similaire et au potentiel important de la mobilité douce. Des mesures plus fortes, influençant la demande et le choix modal ainsi que la concrétisation d'une gestion ambitieuse du stationnement devraient être mises en place lors des prochaines générations, afin d'espérer atteindre un report modal plus élevé. La valeur cible concernant la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, d'une moyenne de 67 habitants et emplois à 77 habitants et emplois par hectare (en intégrant Fully) semble réaliste, mais peu ambitieuse, notamment par rapport à la valeur actuelle (sans Fully) de 93 habitants et emplois par hectare.

Afin de renforcer le fil conducteur du PA, le besoin d'action pourrait être plus approfondi en se basant notamment sur l'analyse des faiblesses des différents réseaux communaux. De surcroît, l'agglomération devrait bien respecter, lors du dépôt du PA, les horizons de réalisation A, B ou C. Dans le cas où certaines mesures débutent avant l'horizon de réalisation A de la génération, elles ne pourront pas être prises en compte dans l'évaluation du PA.

⁹ Cf. DTPA p. 12, section 1.6

ANNEXE 1

Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Aires de stationnement de vélos cat.2	225	Nombre	1'675	30%	5%	8%	516	116'025
Passerelle	195	m2	9'507	30%	5%	8%	2'926	570'630
Passage inférieur / souterrain	340	m2	4'751	30%	5%	8%	1'463	497'251
Cheminevements MD cat.2	5'530	m	768	30%	5%	8%	236	1'307'770
Cheminevements MD cat.3	510	m	1'679	30%	5%	8%	517	263'543

Contribution totale mio CHF (arrondi)	2.76
---------------------------------------	------

Tableau A1-a

Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
VSR	9'460	m2	371	30%	10%	8%	108	1'023'516

Contribution totale mio CHF (arrondi)	1.03
---------------------------------------	------

Tableau A1-b

Paquet de mesures de valorisation d'arrêts de bus de la liste A (Bus liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Arrêts de bus cat. 1	40	Nombre	53'000	30%	5%	8%	16'313	652'536

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.66
--	------

Tableau A1-c

ANNEXE 2

Liste des mesures non cofinancées ayant un effet critique d'après la Confédération

La liste ci-dessous contient les mesures du projet d'agglomération déposé qui ne sont pas cofinancées mais qui sont jugées critiques par la Confédération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Justification</i>
Aucune mesure			

Tableau A2-1