

D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

Interaction avec fiches : **A.4, A.12, A.15, B.6, C.2, C.5, C.7, C.8, D.1, D.2, D.3, D.4, D.6**

Décision du Conseil d'État	Révision globale	Modification partielle	version 1 du 01.05.2019
Adoption par le Grand Conseil	14.06.2017	XX. XX. 2025	
Approbation par la Confédération	08.03.2018	XX. XX. 2025	
	01.05.2019	XX. XX. 2026	

Stratégie de développement territorial

- 3.1 : Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes
- 3.2 : Renforcer les pôles de développement économique et d'innovation dans les espaces urbains
- 3.3 : Encourager un habitat et une urbanisation de haute qualité
- 3.5 : Viser des densités élevées de construction dans les lieux appropriés et valoriser en même temps les espaces publics
- 3.7 : Coordonner l'urbanisation et les transports
- 4.2 : Assurer une desserte en transports sûre et performante de l'ensemble des communes valaisannes vers les centres
- 4.4 : Soutenir la mobilité combinée
- 4.5 : Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains

Instances

Responsable: SDM

- Concernées:**
- Confédération
 - Canton : **SAJMTE, SCA, SCPF, SCRN, SDANA, SDT, SEN, SFNP, SIP, SPT, SUT III**
 - Commune(s): Toutes
 - Autres : **Cantons et pays voisins, organisations privées spécialisées actives dans la MDQ**

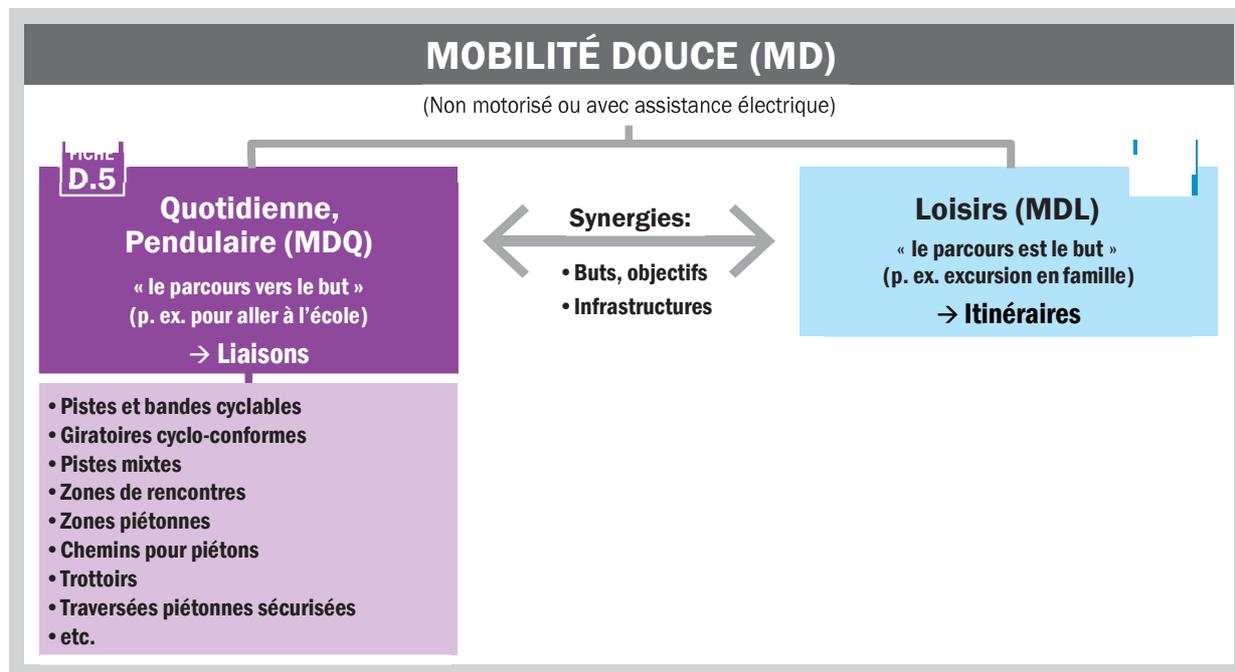
Contexte

La mobilité douce quotidienne (MDQ), ~~ou pendulaire~~, inclut les déplacements, ~~en particulier à pied et à vélo, effectués~~ réalisés avec des moyens de transport sans moteur à combustion, notamment le trafic piéton (mobilité piétonne) et le trafic deux-roues avec ou sans assistance électrique (mobilité cyclable) et la mobilité réduite, dans la vie de tous les jours et destinés à relier habitat, **arrêts de transports publics**, lieux de travail, lieux de formation, **établissements publics**, ~~magasins-commerces, soins, et services et installations sportives et de loisirs~~. Même si ~~plusieurs-les~~ critères de ~~base importants~~ **qualité essentiels** (p.ex. sécurité, confort, continuité, **cohérence, homogénéité**) leur sont communs, cette mobilité, dont l'objectif est de se rendre d'un point A à un point B de la manière la plus directe et rapide possible (**efficacité**), doit être distinguée de la mobilité dite « de loisirs » (MDL), laquelle se concentre ~~plutôt~~ sur **la détente, le plaisir, et l'expérience**, ~~et pour laquelle des critères comme le paysage et le calme sont plus importants que l'efficacité~~ dans un environnement particulièrement **propice (attractivité)**.

La politique fédérale des transports a pour objectif de répondre au mieux aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité, tout en respectant l'environnement. Ainsi, la MDQ représente un potentiel important d'amélioration du système des transports, de mobilité non polluante et de stimulation de la santé publique. C'est la raison pour laquelle la politique suisse des transports ~~s'astreint~~ **cherche** depuis ~~quelques~~ **plusieurs** années à encourager la MDQ, soit comme mode ~~individuel~~ **de mobilité à part entière**, soit en combinaison avec un autre mode ~~de mobilité~~. Dans ce sens, la Confédération soutient les cantons **en leur prodiguant des conseils techniques ou en leur fournissant des bases décisionnelles ou de la documentation** ~~en élaborant notamment~~

D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

des directives, en menant des recherches de base, et en contribuant financièrement à l'aménagement d'infrastructures de MDQ dans le cadre des projets d'agglomération.



En raison notamment des conditions favorables dans la plaine du Rhône, on assiste depuis quelques années au renouveau de la marche et de l'utilisation du vélo en Valais. Ce changement se heurte à des structures urbaines et routières très marquées par des années de développement lié principalement à l'automobile, ainsi qu'à des habitudes et une demande en mobilité axées encore fortement sur les transports individuels motorisés (TIM) très prononcées en Valais. Même si la MDQ ne peut être développée partout que là où les possibilités topographiques et économiques le permettent, des exemples récents de développements favorables à l'encouragement de la MDQ ont montré le rôle important qu'elle peut jouer, non seulement strictement en termes de mobilité, que ce soit mais également d'un point de vue environnemental, économique, de santé publique ou encore social. La Loi cantonale sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQuot), le Concept cantonal de la mobilité 2040 et la Stratégie cantonale « Mobilité douce 2040 » s'inscrivent dans ce contexte et visent notamment le développement ainsi que la promotion de la mobilité douce quotidienne.

Ainsi, au niveau cantonal, afin de soutenir la pratique de la MDQ et comme analysé dans le Concept cantonal de la mobilité 2040, le défi principal consiste à développer le réseau de MDQ à l'intérieur des agglomérations et entre les localités de la plaine voire des coteaux, ainsi que dans les centres touristiques qui s'y prêtent, où un grand potentiel de transfert modal (des TIM vers la MDQ) existe. Dans la plaine du Rhône, des conditions topographiques favorables font de la MDQ un moyen de déplacement dont le potentiel est important. Cependant, de manière générale, les réseaux d'itinéraires cyclables de voies cyclables y sont encore lacunaires. Il en va de même pour les chemins d'accès cyclables et pour, de même que l'offre de places de stationnement pour vélos, en particulier aux interfaces d'échanges modaux. Un défi important consiste également à éviter les conflits et surtout à identifier et mettre en valeur les potentiels de synergies entre MDQ et MDL, en coordonnant les stratégies et planifications correspondantes.

En ce qui concerne spécifiquement la mobilité cyclable, le développement du réseau cyclable quotidien, imposé par la Loi fédérale sur les voies cyclables, constitue une priorité élevée pour le Canton.

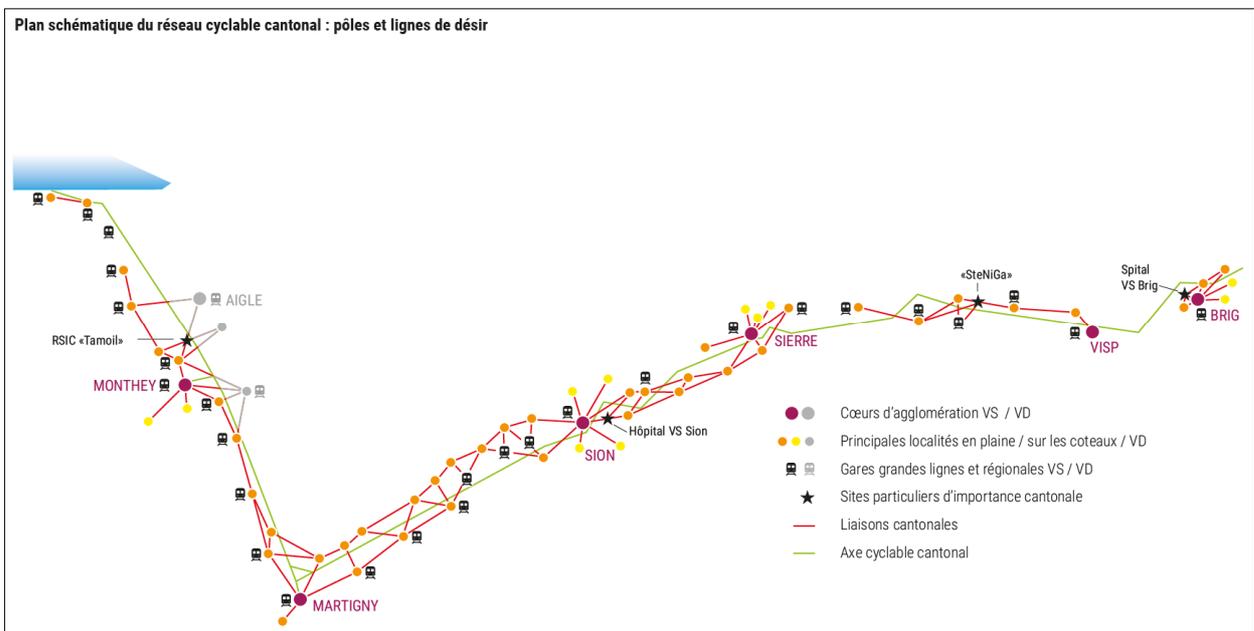
Le réseau cyclable quotidien d'importance cantonale (selon la LTPMDQuot : « réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne ») relie les types de pôles suivants :

D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

- Cœurs d'agglomération,
- Principales localités en plaine et sur les coteaux,
- Sites particuliers d'importance cantonale (VS, VD),
- Gares grandes lignes et régionales.

Les pôles ne sont pas tous reliés entre eux : la typologie d'un pôle détermine à quels autres pôles il est relié. Les cœurs d'agglomération, par exemple, seront reliés à tous les autres pôles qui les entourent, alors que les localités des coteaux ne seront reliées qu'aux gares et localités de plaine. Une liaison entre deux pôles est intégrée au réseau cyclable si elle est inférieure ou égale à 5 km (distance à vol d'oiseau).

La partie de l'axe cyclable cantonal (axe reliant Saint-Gingolph à Oberwald) située dans la plaine du Rhône fait partie du réseau quotidien car elle offre une liaison particulièrement directe et attractive pour des distances plus longues. Les liaisons retenues tiennent compte de la topographie, des barrières physiques infranchissables et garantissent une continuité avec les territoires voisins.



Les pôles retenus, classés selon leur typologie, ainsi que les liaisons du réseau cyclable cantonal, sont schématisés dans le plan ci-après. Une première estimation de la longueur de ce réseau aboutit à environ 300 km, dont la moitié se déploierait sur routes cantonales, un quart sur l'axe cyclable cantonal et un quart sur routes communales.

Le réseau cantonal constitue une ossature de base essentielle, mais son maillage n'a pas vocation à couvrir tous les besoins liés à une pratique quotidienne du vélo. La couverture territoriale sera, dès lors, complétée et densifiée par des réseaux cyclables régionaux et locaux (« réseau complémentaire »), débouchant sur la hiérarchie suivante :

- Le réseau cyclable cantonal, composé de liaisons d'intérêt cantonal,
- Le réseau cyclable complémentaire, composé de liaisons d'intérêt régional et local.

L'ancrage territorial du réseau cyclable, cantonal et complémentaire, sera déterminé par l'établissement de Plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne, réalisés à l'échelle intercommunale, en collaboration entre le Canton et les communes. Ce travail de territorialisation tiendra compte des possibilités de synergies entre les réseaux, du respect des zones sensibles et/ou protégées, et des contraintes techniques synonymes d'aménagements complexes et coûteux. Des études de variantes sommaires contribueront, au besoin, à choisir le tracé optimal.

D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

En ce qui concerne spécifiquement la mobilité piétonne, la planification du réseau des chemins pour piétons est de compétence communale. En règle générale pas encore formalisés dans des plans, les cheminements pour piétons présentent toutefois déjà un niveau de réalisation avancé.

Le Canton soutient et conseille les communes dans leur travail de planification, par le subventionnement d'études et le partage de bonnes pratiques. Il participe aussi à la réalisation des mesures le long des routes cantonales, selon les modalités de financement fixées dans la Loi sur les routes et les usages de collaboration en vigueur. Il s'agit principalement de la construction de nouveaux trottoirs, de la mise en conformité d'anciens trottoirs et de l'aménagement de traversées piétonnes sécurisées en intérieur de localité.

L'objectif de report modal exige un effort coordonné de la part de tous les acteurs institutionnels. Le besoin de collaboration et de coordination concerne également les groupes d'intérêts, les associations et les acteurs privés.

En définitive, même si la faible part modale de la MDQ en Valais s'explique en partie par les conditions topographiques défavorables dans les vallées latérales, il est indispensable d'améliorer l'offre en réseaux et infrastructures de MDQ, avec comme objectif que la rue devienne un espace convivial à disposition de tous, et que la MDQ soit complémentaire aux transports publics (TP) et aux TIM, et constitue ainsi l'un des trois piliers d'une mobilité multimodale.

Coordination

Principes

- ~~5~~-1. Encourager le **transfert report modal**, ~~dans la mesure des possibilités topographiques partout où cela est pertinent,~~ **d'une partie** du TIM **sur vers** les TP et la MDQ.
- ~~10~~-2. Planifier et mettre en œuvre des réseaux de MDQ **de qualité**, notamment au sein des agglomérations.
- ~~4~~-3. Favoriser les connexions entre ~~les lieux centraux d'une agglomération (p.ex. bâtiments fréquentés, espaces publics, zones destinées au délassement~~ **zones résidentielles, lieux de travail, écoles, établissements publics, commerces, installations de loisirs et sportives,** interfaces d'échanges modaux) et, **pour la mobilité cyclable**, entre localités, **de même que les rabattements aux arrêts de transports publics**.
- ~~1~~-4. Assurer la continuité des réseaux de MDQ, les relier entre eux ~~et favoriser,~~ **tout en favorisant** les synergies avec les itinéraires de MDL et ~~les besoins des personnes à mobilité réduite~~ **les routes et chemins existants (multifonctionnalité de l'infrastructure)**.
- ~~2~~-5. Optimiser les réseaux, en particulier en évitant les détours et dénivellations.
- ~~8~~-6. Garantir la sécurité de tous les usagers, ~~si nécessaire~~ en aménageant, **si réalisable et opportun**, des itinéraires de MDQ indépendants de la circulation automobile.
- ~~3~~-7. Améliorer les infrastructures et leur attractivité, ~~en particulier~~ **notamment en considérant les personnes à mobilité réduite et** en assurant ~~l'accessibilité et~~ la disponibilité ~~de places~~ de stationnements ~~pour vélos accessibles,~~ confortables et sûres.
- ~~6~~-8. Favoriser la cohabitation des usages et usagers dans l'espace public.
- ~~7~~-9. Assurer **l'un haut niveau d'entretien et la maintenance** des **réseaux infrastructures** de MDQ et y garantir, **dans la mesure du possible**, la protection contre les dangers naturels ~~et les accidents majeurs~~.
- ~~9~~-10. Mettre en place un balisage et une signalisation conformes aux normes et recommandations fédérales et cantonales.
11. Tenir compte, **dans le cadre de la planification des réseaux de MDQ**, des particularités géographiques, topographiques **et historiques et spatiales des communes de montagne** du territoire cantonal.

D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

12. Veiller, lors de la planification des réseaux de MDQ, à limiter les impacts sur les milieux sensibles traversés et à éviter la fragmentation des espaces vitaux ainsi que le morcellement du paysage.

Marche à suivre

Le canton:

- a) coordonne les différents types de mobilité dans le cadre de ses activités ;
- b) prend en compte tous les types de mobilité lors de la planification et de la réalisation d'infrastructures de compétence cantonale, en collaboration avec les communes de site ;
- c) s'assure de la coordination entre avec les communes lors de l'élaboration l'établissement et de la modification des plans des réseaux de MDQ ;
- d) élabore, sur la base du plan schématique du réseau cyclable cantonal, les plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne ;
- e) collabore, dans ce cadre, avec les communes et associe les acteurs concernés ainsi que les organisations intéressées à la procédure, conformément à la législation fédérale sur les voies cyclables ;
- ~~e) réalise des infrastructures (p.ex. pistes, bandes) attractives, confortables et sûres sur les routes relevant de sa compétence, et prend toutes les mesures pour leur mise en œuvre, leur balisage, leur entretien et leur exploitation, en coordination avec les communes de site.~~
- f) approuve les plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne ;
- ~~g)~~g) arrête les mesures d'aménagements de MDQ dans le cadre de l'élaboration des projets d'exécution des routes cantonales qu'il construit ou assainit ;
- h) équipe le réseau cyclable cantonal de façon qualitative et adaptée aux besoins des usagers.

Les communes:

- a) planifient et réalisent leurs réseaux de MDQ en tenant compte des réseaux de MDL, et s'assurent de leur liaison aux arrêts de transports publics, en coordination avec le Canton, ainsi qu'avec les communes, cantons et pays voisins ;
- b) mettent en œuvre les principes ci-dessus dans l'accomplissement de leurs tâches de développement et d'entretien du réseau de routes communales et d'équipement des zones à bâtir ;
- c) inscrivent les réseaux communaux de MDQ dans leur plan des programme d'équipements et prennent toutes les mesures pour leur mise en œuvre, leur balisage, leur entretien et leur exploitation ;
- d) créent et améliorent les liaisons manquantes, insuffisantes ou à sécuriser, en tenant compte des planifications existantes ;
- e) réalisent, en cas de besoin, des infrastructures qualitatives et adaptées aux besoins des usagers ~~(p.ex. pistes, bandes, places de stationnement pour vélos) attractives, confortables et sûres.~~

Documentation

SDM, Plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne (en cours)

SDM, Stratégie cantonale Mobilité douce 2040, 2024

OFROU, Conférence Vélo Suisse, Planification des réseaux de voies cyclables – Guide, 2024

DETEC, Mobilité et territoire 2050 - Plan sectoriel des transports – Partie Programme, 2021

D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

OFROU, Conférence Vélo Suisse, **Gestion des cycles aux carrefours** – Manuel, 2021

OFROU, Mobilité piétonne Suisse, **Diagnostic et aménagements piétons** – Manuel, 2019

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

OFROU, Mobilité piétonne Suisse, **Réseaux de cheminements piétons** – Manuel, 2015

OFROU, SuisseMobile, FSR, **Conception d'itinéraires cyclables** – Manuel, 2008

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