

# D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

Décision du Conseil d'Etat : **14.06.2017**

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

Adoption par le Grand Conseil : **08.03.2018**

Approbation par la Confédération : **01.05.2019**

## Stratégie de développement territorial

3.1 : Maintenir les fonctions et les populations résidentes dans les villages et les communes

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

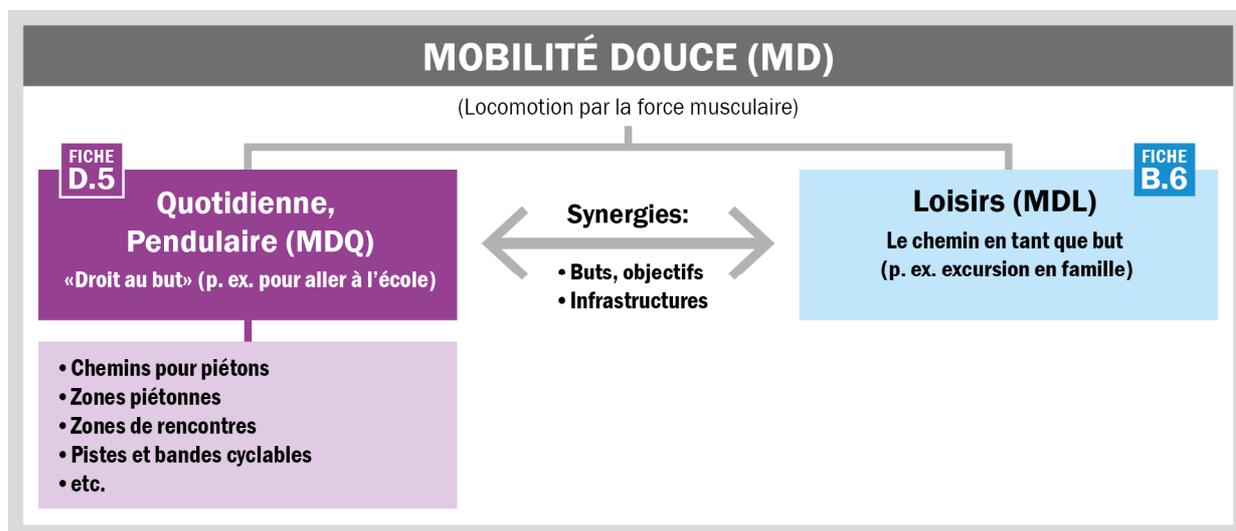
## Instances

**Responsable:** SDM

- Concernées:**
- Confédération
  - Canton: SDT, SEN, SPT
  - Commune(s): Toutes
  - Autres

## Contexte

La mobilité douce quotidienne (MDQ), ou pendulaire, inclut les déplacements, en particulier à pied et à vélo, effectués dans la vie de tous les jours et destinés à relier habitat, lieu de travail, lieu de formation, magasins et services. Même si plusieurs critères de base importants (p.ex. sécurité, confort, continuité) 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, doit être distinguée de la mobilité dite « de loisirs » (MDL), laquelle se concentre plutôt sur le plaisir, l'expérience, et pour laquelle des critères comme le paysage et le calme sont plus importants que l'efficacité.



## D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

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 depuis quelques années à encourager la MDQ, soit comme mode individuel, soit en combinaison avec un autre mode de mobilité. Dans ce sens, la Confédération soutient les cantons en élaborant notamment 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, on assiste depuis quelques années au renouveau de la marche et de l'utilisation du vélo. 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 sur les transports individuels motorisés (TIM) très prononcées en Valais. Même si la MDQ ne peut être développée que là où les possibilités topographiques et économiques le permettent, des exemples récents de développement encourageant de la MDQ ont montré le rôle important qu'elle peut jouer, que ce soit d'un point de vue environnemental, économique, de santé publique ou encore social.

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, ainsi que dans les centres touristiques qui s'y prêtent, où un grand potentiel de transfert modal 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 y sont encore lacunaires. Il en va de même pour les chemins d'accès cyclables et pour l'offre de places de stationnement pour vélos 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 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

1. Assurer la continuité des réseaux de MDQ, les relier entre eux et favoriser les synergies avec les itinéraires de MDL et les besoins des personnes à mobilité réduite.
2. Optimiser les réseaux, en particulier en évitant les détours et dénivellations.
3. Améliorer les infrastructures et leur attractivité, en particulier en assurant l'accessibilité et la disponibilité de places de stationnement pour vélos confortables et sûres.
4. Favoriser les connexions entre les lieux centraux d'une agglomération (p.ex. bâtiments fréquentés, espaces publics, zones destinées au délasserement, interfaces d'échanges modaux) et entre localités.
5. Encourager le transfert, dans la mesure des possibilités topographiques, d'une partie du TIM sur les TP et la MDQ.
6. Favoriser la cohabitation des usages et usagers dans l'espace public.
7. Assurer l'entretien et la maintenance des réseaux de MDQ et y garantir la protection contre les dangers naturels et les accidents majeurs.

## D.5 Mobilité douce quotidienne (MDQ)

8. Garantir la sécurité de tous les usagers, si nécessaire en aménageant des itinéraires de MDQ indépendants de la circulation automobile.
9. Mettre en place un balisage et une signalisation conformes aux normes et recommandations fédérales et cantonales.
10. Planifier et mettre en œuvre des réseaux de MDQ, notamment au sein des agglomérations.
11. Tenir compte des particularités géographiques, topographiques et spatiales des communes de montagne.

---

### 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 les communes lors de l'élaboration des réseaux ;
- d) 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 ;
- 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.

#### 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 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 de MDQ dans leur plan des 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 (p.ex. pistes, bandes, places de stationnement pour vélos) attractives, confortables et sûres.

---

### Documentation

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