



CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

# Stratégie cantonale Mobilité douce 2040

## Table des matières

### PREAMBULE

---

- p. 3 Introduction et mission  
Cadrage de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040
- p. 5 Situation actuelle
- p. 8 Synthèse : enjeux de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040

### STRATEGIE

---

- p. 9 Ambitions générales
- p. 11 Réseaux
- p. 15 Infrastructures
- p. 26 Promotion

### MISE EN ŒUVRE

---

- p. 29 Grands principes pour la mise en œuvre
- p. 30 Moyens  
Conclusion



# PREAMBULE

## 1. Introduction et mission

En Valais, la mobilité douce a longtemps été considérée essentiellement comme pratique de loisirs, développée autour des atouts de ce territoire alpin (randonnée pédestre, cyclotourisme, VTT). Le rôle de la marche et du vélo au quotidien, comme modes de déplacement complémentaires aux transports individuels motorisés et aux transports publics, n'a été reconnu que récemment, avec l'adoption par le Conseil d'Etat du concept cantonal de la mobilité 2040 (CCM 2040) en 2018. Les infrastructures et habitudes en matière de déplacement reflètent cet état de fait, révélant le besoin de définir une nouvelle politique publique pour valoriser et exploiter les nombreux avantages de la mobilité douce.

La stratégie cantonale Mobilité douce 2040 sert l'ambition d'une politique de mobilité efficiente, complète et inclusive. En diversifiant les options de déplacement, elle contribuera à amener les citoyennes et citoyens à opter pour le mode de transport le plus adéquat à leur contexte territorial afin de répondre à leurs besoins de déplacement. Elle établit une ligne directrice pour encourager la pratique de la marche et du vélo, clarifie les périmètres d'actions, apporte une cohérence aux projets et actions du Canton et facilite la coordination avec ses partenaires (Confédération, communes, groupes d'intérêt, acteurs privés, etc.).

## 2. Cadrage de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040

### Atouts de la mobilité douce dans un contexte changeant

Attractivité et performance économique, préservation des ressources naturelles, maintien d'une qualité de vie élevée pour les habitants et les visiteurs : les défis à relever mettent le territoire valaisan sous pression. Les équilibres à trouver sont fragilisés par la croissance de la population et de la mobilité, l'augmentation des problèmes de santé publique et le dérèglement climatique.

La mobilité douce revient constamment sur le devant de la scène comme l'une des réponses à ces problématiques. En effet, elle permet de lutter contre la sédentarité tout en réduisant le trafic routier et ses nuisances (congestion, bruit, émissions de CO<sub>2</sub>). Combinée avec les transports publics, elle offre une alternative pratique et écologique pour les déplacements de moyenne et longue distance, et constitue un mode de transport rapide et efficace pour les courtes distances en milieu urbain. Les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo font une expérience plus immersive de leur environnement, ce qui présente un intérêt aussi bien pour le commerce local que pour les destinations touristiques.

Propulsion électrique, télétravail, économie de partage, servicialisation de la mobilité, nouveaux véhicules légers : les développements observés au cours des dernières années offrent des potentiels qui pourraient profiter à la mobilité douce. Le succès du vélo électrique, en particulier, ouvre cette pratique à des personnes moins aptes physiquement, augmente les distances parcourables, aplanit les dénivelés et facilite le transport de charges (marchandises ou personnes).



## Bases légales et documents de planification supérieure

L'entrée en vigueur de deux nouvelles bases légales majeures début 2023 souligne l'importance de la mobilité douce :

- La Loi fédérale sur les voies cyclables, qui découle de « l'initiative vélo » acceptée à 74,4% par la population valaisanne (moyenne suisse : 73,6%) et qui oblige les cantons à planifier et réaliser des réseaux cyclables quotidiens et de loisirs dans un délai de 5, respectivement 20 ans ;
- La Loi cantonale sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQuot), qui donne au Canton du Valais et aux communes de nouvelles responsabilités en matière de mobilité douce quotidienne, et ouvre des possibilités de subventionnement.

Ces dispositions complètent l'appareil législatif préexistant, qui ne réglait que les déplacements piétons (Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre LCPR) ou les déplacements de loisirs (Loi cantonale sur les itinéraires de mobilité de loisirs LIML).

La stratégie cantonale Mobilité douce 2040 traduit et donne corps à ces obligations légales, en précisant les intentions cantonales en matière d'encouragement de la mobilité douce au quotidien et dans les loisirs. En outre, elle :

- s'aligne sur les mesures et objectifs inscrits dans le projet de Plan climat cantonal (zéro émission directe nette en 2040 ; transition vers des modes de vie plus durables) ;
- reprend et rend possible les principes du Plan directeur cantonal (urbanisation compacte et de haute qualité, valorisation des espaces publics, développement différencié des espaces constituant le territoire valaisan) ;
- et précise le volet « mobilité douce » du concept cantonal de la mobilité 2040, construit autour du principe de complémentarité des modes de transport.

## Portée de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040

Le terme de mobilité douce fait référence aux déplacements quotidiens effectués à pied, à vélo et avec d'autres modes de transports (rollers, trottinettes, etc.), ainsi qu'aux pratiques de loisirs et sportives (randonnée pédestre, cyclotourisme, VTT, vélo de route, randonnées hivernale et équestre, etc.). Chaque pratique présente des besoins et enjeux spécifiques, et les réponses apportées par les pouvoirs publics présentent des niveaux d'avancement très contrastés (voir chapitre 3).

Faisant écho aux défis évoqués précédemment, la présente stratégie se focalise avant tout sur les pratiques porteuses du plus grand potentiel de transformation, c'est-à-dire les déplacements à vélo (musculaire, électrique, cargo) et à pied, effectués au quotidien et dans les loisirs.

## Définitions

- Les déplacements quotidiens correspondent aux trajets effectués vers les lieux d'activité quotidienne (travail et formation, commerces, soins, services, installations de loisirs et sportives). La destination est la finalité du trajet.
- Les déplacements de loisirs servent à la détente. Le trajet est une finalité en soi.



### 3. Situation actuelle

L'importance actuelle de la mobilité douce se mesure à l'aide de différents critères : les pratiques et habitudes de déplacement, les équipements et le degré de promotion.

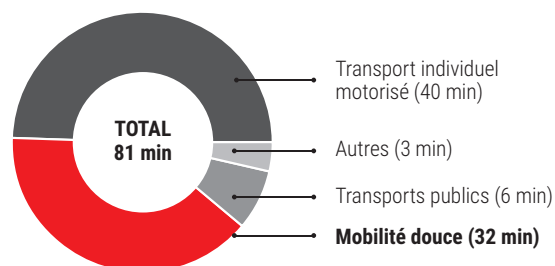
#### Pratiques et habitudes de déplacement<sup>1</sup>

La part de la marche et du vélo dans les distances parcourues chaque jour semble assez faible ( $\pm 6\%$ ). L'importance de ces modes de transport se révèle toutefois au travers du temps qui leur est consacré chaque jour ( $\pm 40\%$  du temps total). La marche contribue pour environ 4/5èmes à ces chiffres, le vélo étant plus marginal. Le rôle de la mobilité douce dans les déplacements quotidiens varie beaucoup selon le contexte territorial considéré (plaine, coteaux, vallées latérales, stations touristiques), reflétant les différences en termes d'équipement, de culture de la mobilité et de distances séparant les lieux d'activité.

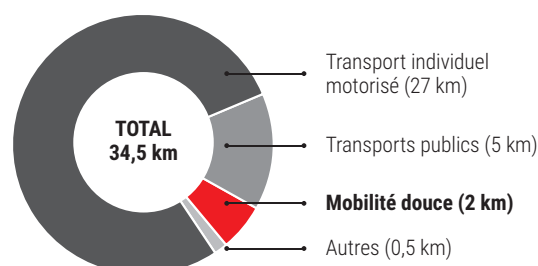
#### Importance de la mobilité douce dans les déplacements quotidiens en Valais

(OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports 2021)

##### Durée



##### Distance



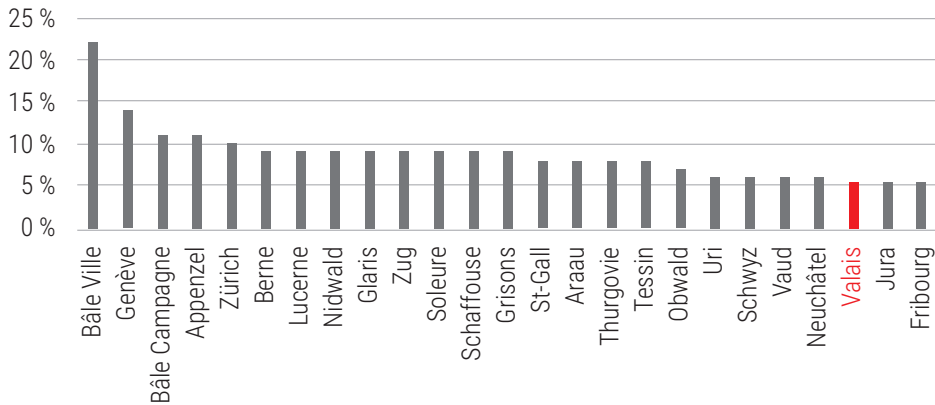
L'évolution des pratiques dans le temps se laisse difficilement interpréter, l'année 2021 ayant été celle de la pandémie. Il est probable que l'année 2015 constitue une référence plus fiable, mais il s'agit de ne pas omettre qu'une décennie s'est écoulée depuis, porteuse de nombreuses transformations techniques et sociétales. On soulignera que le canton du Valais n'a pas suivi l'évolution positive observée au niveau suisse. Le Valais affiche même un retard significatif par rapport aux autres cantons, notamment ceux présentant des similitudes territoriales (Grisons, Tessin, Berne).

#### Evolution dans le temps de l'importance de la marche et du vélo

	2015	2021
Dans les distances parcourues chaque jour	VS : 6 % CH : 7,6 %	VS : 5,4 % CH : 8,5 %
Dans le temps de trajet journalier	VS : 40,2 % CH : 41,4 %	VS : 39,7 % CH : 46,8 %

<sup>1</sup> Office fédéral de la statistiques OFS, Microrecensement mobilité et transport

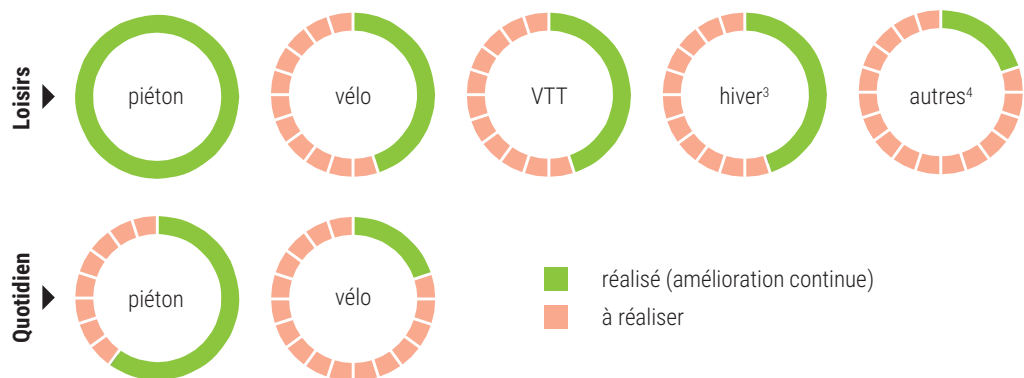
**Comparaison de l'importance de la mobilité douce en Valais et dans les autres cantons (part modale en termes de distance)** (OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports 2021)



**Equipements : réseaux d'itinéraires et aménagements**

Les réseaux d'itinéraires présentent un état de réalisation très contrasté : bien avancés pour la randonnée pédestre (quasiment 9000 km d'itinéraires homologués)<sup>2</sup> et les cheminements piétonniers dans les localités, les réseaux sont nettement moins développés pour le cyclotourisme (± 400 km)<sup>2</sup>, le VTT (± 1800 km)<sup>2</sup> et la randonnée hivernale<sup>3</sup>. Ils sont même quasi inexistantes pour la pratique du vélo au quotidien, tant en termes de planification que de réalisation. À titre d'exemple, un diagnostic sommaire des routes cantonales en plaine montre que seuls 20% peuvent être considérés comme conformes en termes de sécurité des cyclistes.

**Etat d'avancement des réseaux d'itinéraires et aménagements**



<sup>2</sup> Données 2022

<sup>3</sup> Raquettes, ski de fond, marche sur neige, etc.

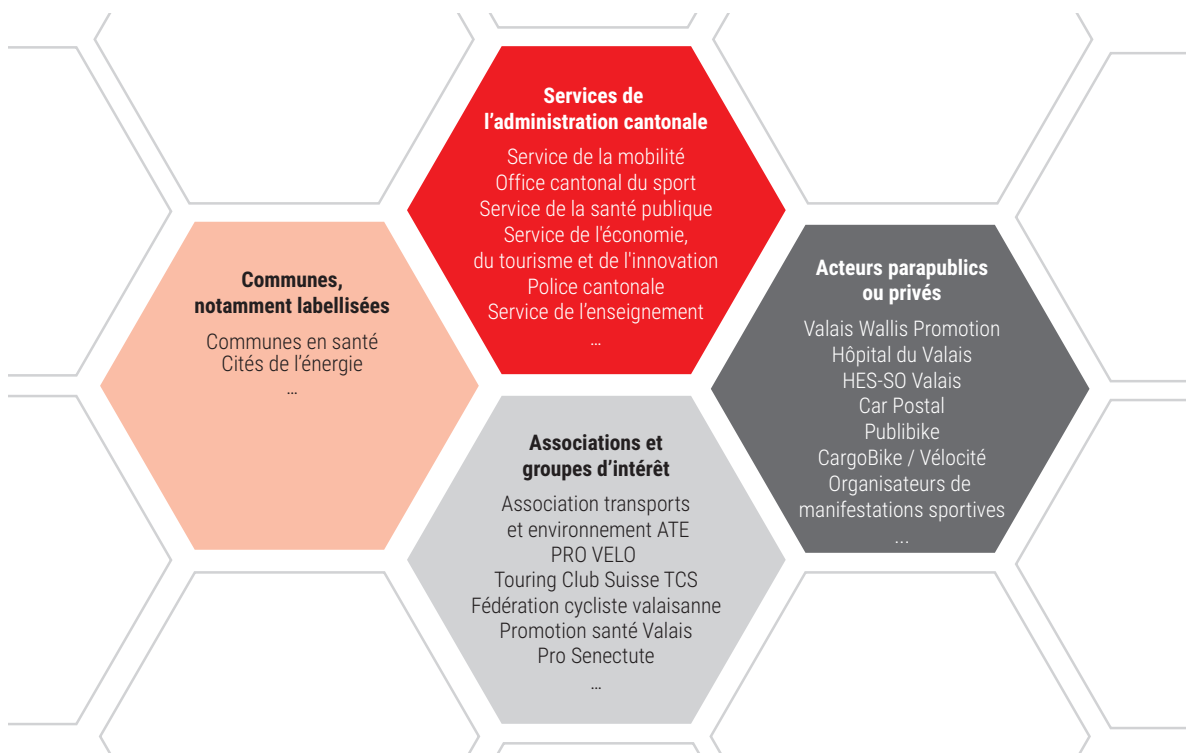
<sup>4</sup> Roller, randonnée équestre, etc.

## Promotion

En Suisse, les moyens engagés pour promouvoir la pratique de la marche et du vélo sont encore peu élevés comparativement aux efforts déployés en faveur d'autres modes de transport.

Les actions de promotion répertoriées à ce jour dans le canton du Valais sont portées par une grande constellation d'acteurs. Au sein de l'administration cantonale, la diversité des services impliqués atteste des multiples atouts de la mobilité douce pour la collectivité. Au niveau des communes, l'obtention d'un label constitue souvent un moteur pour la mise en place d'actions de promotion. Pour les entreprises privées, le déclencheur vient plutôt de la réalisation d'un plan de mobilité. De nombreuses actions sont créées et portées par des associations et groupes d'intérêt, mais de plus en plus d'acteurs parapublics et privés développent une activité lucrative autour de la mobilité douce, notamment des services vélo.

## Constellation des acteurs impliqués dans la promotion de la marche et du vélo



Les actions de promotion se déploient dans des domaines très bigarrés :

- Chemin de l'école (par ex. Pedibus, Vélobus, bike to school) ;
- Manifestations sportives et festives (par ex. slowUp, Ride the Alps) ;
- Services (par ex. bike-check, livraison des courses à domicile) ;
- Acquisition de nouvelles compétences (par ex. éducation routière dans les écoles, Défi Vélo, cours de conduite) ;
- Matériel roulant (par ex. bourse aux vélos, flotte de vélos d'entreprise) ;
- Informations (par ex. carte des itinéraires à pied et à vélo) ;
- Etc.

Certaines actions – à cheval entre promotion et équipements – s'inscrivent peu à peu dans le paysage et donnent une visibilité accrue à la mobilité douce (pumtracks et jardins des circulations, mise à disposition de trottinettes et de vélos en libre-service, bornes de recharge pour les vélos électriques, etc.).

## 4. Synthèse : enjeux de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040

Les enjeux du développement de la mobilité douce sont nombreux, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou pour les loisirs : contribution à l'efficacité globale du système de transport, soutien aux politiques de promotion de la santé et rôle à jouer aussi bien dans la protection du climat que dans le développement d'un tourisme quatre saisons. La marche et le vélo offrent aux pouvoirs publics un nouveau levier, au potentiel différencié selon le contexte territorial :

- Dans les milieux urbains, qui accueillent les 3/4 de la population et des emplois du canton, comme rouages essentiels d'un « espace des courtes distances » préservant les ressources naturelles et la qualité de vie ;
- Sur les coteaux, comme option possible pour rejoindre les centres urbains de la plaine situés à proximité, avant tout grâce au vélo à assistance électrique ;
- Dans les espaces touristiques alpins, comme moteurs de l'activité économique et comme porteurs de durabilité ;
- Sur l'ensemble du territoire cantonal, comme compléments aux transports publics pour les premiers ou derniers kilomètres, et comme composantes majeures des excursions touristiques et des loisirs de proximité.

Pour exploiter le plein potentiel de la mobilité douce et tirer parti de ses nombreux atouts, les efforts consentis jusqu'à présent devront être intensifiés. En assurant une action cohérente et lisible à l'échelle du territoire cantonal, la stratégie cantonale Mobilité douce 2040 vise notamment à augmenter l'efficacité des politiques publiques. En apportant des réponses adaptées aux territoires, les autorités pourront en effet concentrer les efforts et les ressources où cela est pertinent, dans un souci de rationalisation des moyens.





# STRATEGIE

## 5. Ambitions générales

### 5.1 Vision 2040

La stratégie cantonale Mobilité douce 2040 poursuit la vision d'une mobilité douce devenue un réflexe pour les déplacements quotidiens, seule ou en complément des transports publics, et consolidée comme produit-phare pour les loisirs. L'intensité et la nature des mesures adoptées exploitent le potentiel différencié des territoires valaisans en termes de report modal et de pratique-cible. Des réponses ambitieuses garantissent un niveau de service et de qualité élevé. Le territoire est accueillant et accessible pour toutes et tous, les services proposés constituent un panel attractif, dans un effort coordonné des parties prenantes. L'écosystème complet ainsi mis en place permet à des personnes aux profils et besoins très variés de pratiquer le vélo et la marche, au quotidien et dans leurs loisirs. Les valeurs et émotions associées à la marche et au vélo sont résolument positives.

### 5.2 Objectifs à l'horizon 2040

Cette vision se traduit par les objectifs suivants :



**Augmenter la part modale de la mobilité douce de 5% à 15% en termes de distances parcourues chaque jour, conformément au cadre fixé par le plan climat.**

*Cela représente une distance moyenne passant de 2 km à 6 km par personne et par jour.*



**Replacer la mobilité douce au centre des pratiques de mobilité quotidienne.**

*La marchabilité à l'intérieur des localités, la cyclabilité dans et entre celles-ci, la cohabitation des différents modes de transport entre eux et l'intermodalité sont au cœur des pratiques quotidiennes.*



**Développer le « réflexe mobilité douce » pour tout déplacement de moins de 5 kilomètres.**

*43% des étapes parcourues en transports individualisés ne font pas plus de 5 km<sup>5</sup> et sont donc potentiellement réalisables à pied et à vélo.*



**Accompagner la mise en place d'un système complet favorable à la mobilité douce.**

*La valorisation de la pratique de la mobilité douce s'appuie sur un système composé d'acteurs, d'équipements et de services en interaction. Toute innovation offre une opportunité de dynamiser ce système.*



**Viser en priorité les jeunes, les pendulaires et les personnes vulnérables (débutants, enfants, personnes âgées ou à mobilité réduite).**

*Une grande partie du potentiel de report modal repose dans ces trois groupes-cibles. Les jeunes, « faiseurs d'avenir », sont façonnés par les habitudes et compétences acquises tôt. Les déplacements pendulaires rythment les activités quotidiennes et le fonctionnement des espaces de vie. Les personnes vulnérables constituent le point de référence pour garantir une accessibilité universelle.*



**Consolider la position touristique de la mobilité douce comme loisirs et garantir l'attractivité territoriale pour ces pratiques.**

*De nombreux itinéraires de loisirs existent déjà (en particulier pour la randonnée pédestre), mais une amélioration de leur qualité est possible et nécessaire. Pour consolider un tourisme quatre saisons en plein essor, une chaîne de valeurs complète devrait encore être développée autour des services apportés à la clientèle.*

Ces objectifs stratégiques sont liés à des objectifs d'ordre opérationnel :

- Donner une place plus importante à la mobilité douce dans les investissements cantonaux,
- Définir et réaliser des réseaux de mobilité douce quotidienne de qualité,
- Equiper le réseau cyclable cantonal de façon qualitative et adaptée aux besoins des usagers,
- Assurer un haut niveau d'entretien des réseaux de mobilité douce quotidienne.

<sup>5</sup> OFS, ARE, Comportement de la population en matière de mobilité, résultats du microrecensement mobilité et transport 2021

### 5.3 Fondements de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040

#### Exigences de qualité à satisfaire pour développer la pratique de la marche et du vélo

Dans l'objectif de développer la pratique de la marche et du vélo dans les déplacements quotidiens et de loisirs, les exigences de qualité suivantes doivent être satisfaites :

<b>Sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Protection de tous les usagers, notamment les plus vulnérables</li><li>• Séparation des modes si réalisable et opportun</li><li>• En long (cheminements) et en travers (carrefours et intersections)</li></ul>
<b>Continuité</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Continuité des aménagements</li><li>• Transitions de qualité</li><li>• Attention particulière aux carrefours et points de rétrécissement</li></ul>
<b>Tracé direct</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Prise en considération des détours, dénivelés et arrêts, en particulier pour les déplacements quotidiens</li></ul>
<b>Attractivité et confort</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Qualité de l'environnement traversé (bruit, gaz d'échappement, paysages), en particulier pour les déplacements de loisirs</li><li>• Stationnement et espaces publics de qualité</li><li>• Niveau de service élevé (gabarits permettant les croisements, les dépassements voire les déplacements côte-à-côte, revêtement, éclairage, balisage, entretien)</li></ul>
<b>Homogénéité</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uniformité des aménagements, et/ou caractère intuitif et lisible de ceux-ci</li></ul>

#### Piliers de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040

Le déploiement de la stratégie repose sur trois piliers, développés ci-après dans un chapitre spécifique :

##### RÉSEAUX

(Chap. 6)



##### INFRASTRUCTURES

(Chap. 7)



##### PROMOTION

(Chap. 8)





## 6. Réseaux

Le développement de réseaux d'itinéraires sûrs, continus et attractifs constitue le premier pilier de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040.

### 6.1 Principes généraux

Bien que les piétons et les cyclistes disposent d'une très grande liberté de mouvement et, fondamentalement, doivent pouvoir se déplacer partout en toute sécurité, les pouvoirs publics ont besoin d'outils pour canaliser et coordonner leurs interventions, dans un souci d'efficacité et d'économie de moyens. Les réseaux de mobilité piétonne et cyclable sont l'un d'eux. Ils mettent en évidence les itinéraires présentant une importance particulière, en raison de leur potentiel d'utilisateurs, de leur caractère direct et/ou attractif, ou de leur intérêt pour le territoire (maillage et desserte de points d'attraction).

Le rayon d'action différent des piétons et des cyclistes, ainsi que les besoins spécifiques de chaque pratique (quotidienne ou de loisirs), impliquent de définir des réseaux d'itinéraires différents. Des synergies et recouvrements sont toutefois possibles et à favoriser.

Cantonaux, régionaux ou locaux : différents types de réseaux coexistent et doivent se compléter en vue d'une couverture territoriale optimale. Il n'y a pas de correspondance systématique entre la propriété d'un bien-fonds et le type de réseau. La logique qui prévaut – celle de l'utilisateur – n'est pas institutionnelle, mais fonctionnelle. Dès lors, un itinéraire inscrit dans le réseau cantonal peut emprunter aussi des routes communales ou appartenant à des tiers, et inversement.

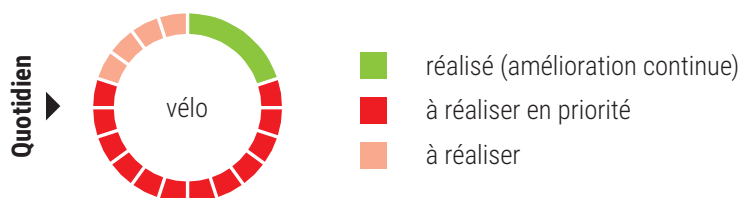
Les routes et chemins existants sont privilégiés. Les cheminements réservés actuellement à certains usages spécifiques (trafic agricole ou riverain) peuvent dans de nombreux cas servir également à la mobilité douce. Un usage multiple, à condition qu'il ne prêterait aucune fonction, permet de répondre favorablement aux principes d'économie et d'utilisation mesurée du sol.

La figuration d'un itinéraire dans le plan du réseau ne signifie pas qu'un aménagement soit systématiquement nécessaire. D'autres critères régissent le besoin d'intervention (voir chapitre 7.2).

Enfin, pour capter le potentiel de la combinaison des modes de transport, il s'agit de connecter les réseaux de mobilité douce aux transports publics.

### 6.2 Réseaux quotidiens

#### 6.2.1 Réseau cyclable quotidien



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<sup>6</sup> relie les types de pôles suivants :

- 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 kilomètres (distance à vol d'oiseau).

La partie de l'axe cyclable cantonal<sup>7</sup> 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.

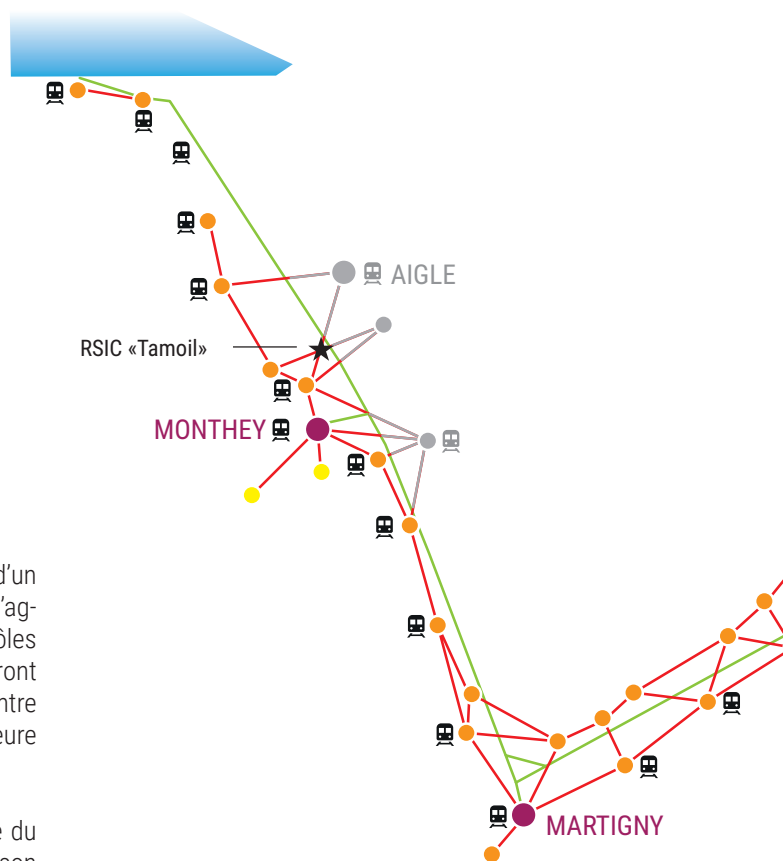
Les pôles retenus, classés selon leur typologie, ainsi que les liaisons du réseau cyclable cantonal, sont schématisés dans le plan ci-contre. Une première estimation de la longueur de ce réseau aboutit à environ 300 kilomètres, dont la moitié se déploierait sur routes cantonales, un quart sur l'axe cyclable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

Ces plans sectoriels, cocréés avec les communes, seront réalisés à l'échelle intercommunale pour veiller à la cohérence territoriale du réseau. Ils devront être terminés d'ici fin 2027, conformément aux exigences légales fédérales. Deux pilotes ont déjà été conduits – dans un secteur de plaine<sup>8</sup> et de coteau<sup>9</sup>, permettant de valider les principes évoqués dans cette stratégie.



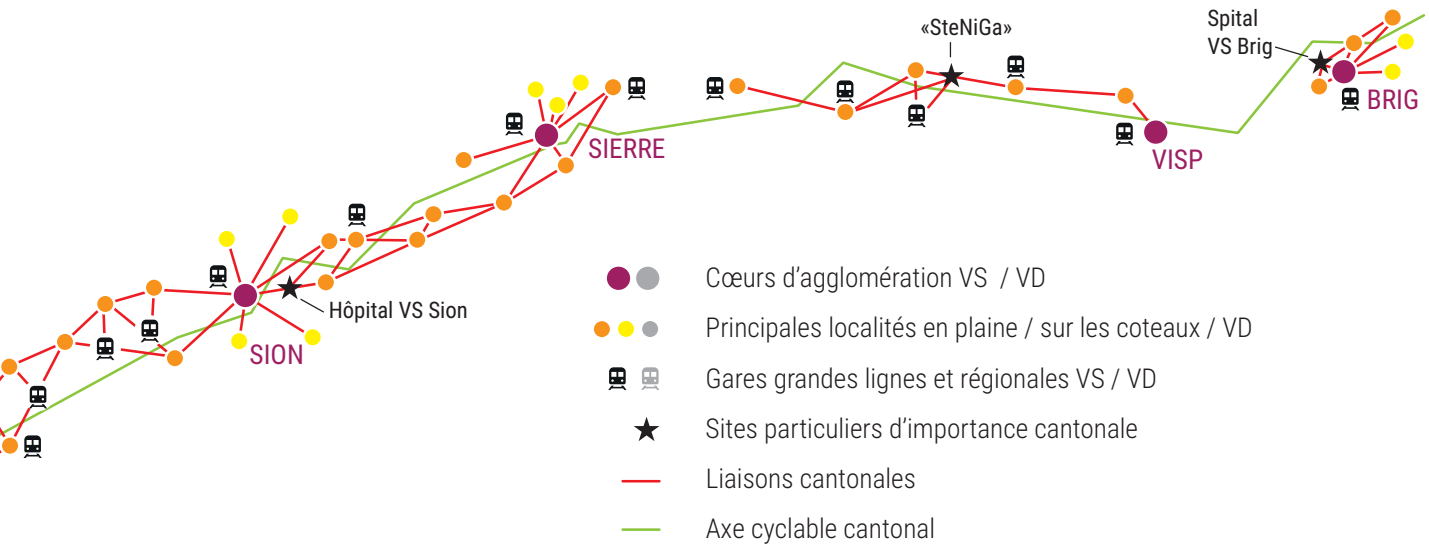
<sup>6</sup> Selon la LTPMD « réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne »

<sup>7</sup> Axe reliant Saint-Gingolph à Oberwald

<sup>8</sup> Secteur de plaine : Chamoson-Isérables-Leytron-Riddes-Saillon

<sup>9</sup> Secteur de coteau (Nord Sion) : Arbaz-Ayent-Grimisuat-Savièse-Sion

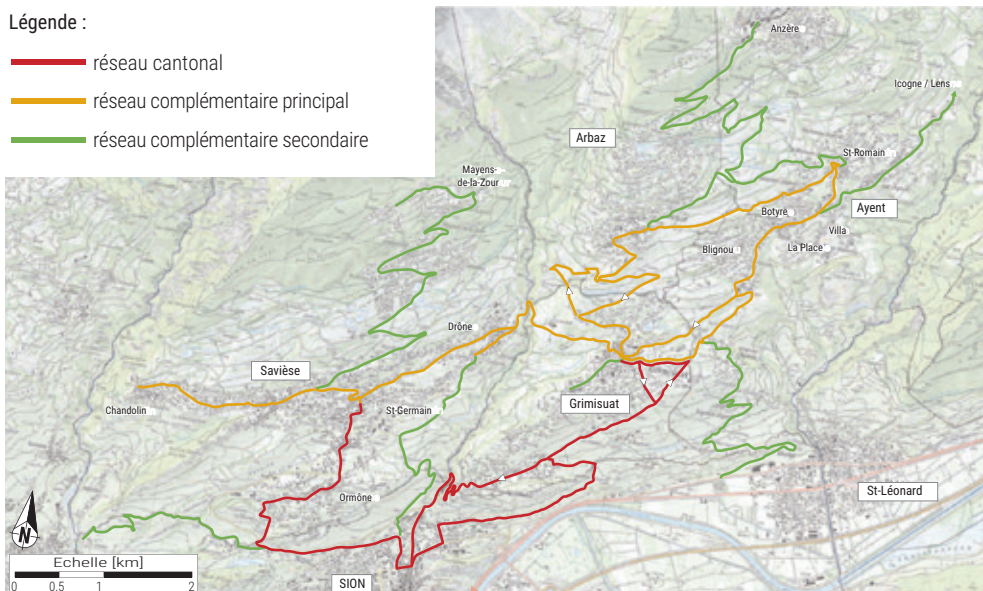
## Plan schématique du réseau cyclable cantonal : pôles et lignes de désir



## Exemple de Plan sectoriel de mobilité douce cycliste quotidienne, secteur Nord Sion : réseau cantonal et complémentaire

Légende :

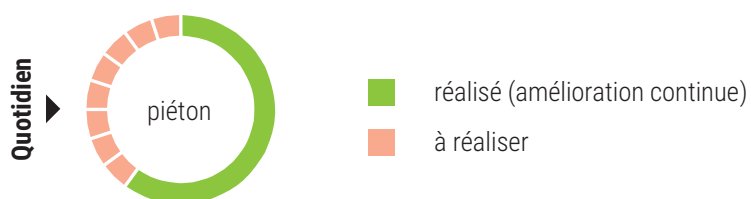
- réseau cantonal
- réseau complémentaire principal
- réseau complémentaire secondaire



Le niveau hiérarchique détermine les compétences respectives :

- Le réseau cyclable cantonal est de responsabilité cantonale, y compris lorsqu'il emprunte des routes communales ou appartenant à des tiers.
- Le réseau cyclable complémentaire est du ressort des communes, sauf s'il emprunte une route cantonale. Dans ce cas, la compétence reste au Canton.

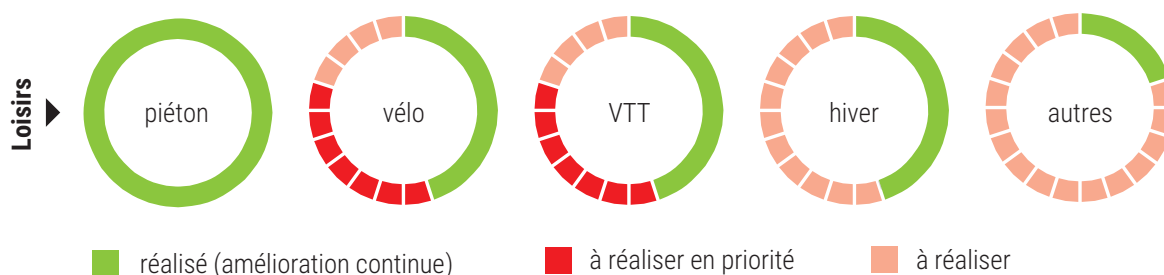
## 6.2.2 Réseau de mobilité piétonne quotidienne



La détermination 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.

## 6.3 Réseaux de mobilité douce de loisirs



L'état d'avancement des réseaux de mobilité douce de loisirs est très contrasté (voir chapitre 3).

La détermination et la réalisation de ces réseaux (randonnée pédestre, cyclotourisme, VTT, randonnées hivernale et équestre, rollers, etc.) sont de compétence communale. L'axe cyclable cantonal, parcouru notamment par la Route du Rhône no 1 (RR1), fait exception et incombe au Canton.

La priorité d'intervention du Canton va aux réseaux cyclables (cyclotourisme, VTT), car leur trame d'itinéraires et leur concrétisation sur le terrain sont encore sommaires. Une stratégie « vélo / VTT Valais Wallis » a été définie et guide les actions des collectivités au travers de plans pluriannuels (feuilles de route).

Le Canton soutient et conseille ses partenaires et peut ponctuellement donner des impulsions (par ex. itinéraires cycloportifs et itinéraires régionaux VTT). Certaines tâches cantonales (aide à la surveillance du réseau, participation au soutien-conseil, etc.) sont confiées à Valrando dans le cadre d'un mandat de prestations renouvelé annuellement. Outre les exigences de base évoquées au chapitre 5.3, la définition des itinéraires et réseaux de mobilité douce de loisirs veillera en particulier à satisfaire les principes suivants :

- Desserte des points d'intérêt touristiques,
- Qualité et variété des environnements traversés (paysages, ambiance sonore, ombrage, revêtement adapté),
- Itinéraires majoritairement sur des routes à faible trafic ou à l'écart de la circulation motorisée,
- Accessibilité en transports publics,
- Prise en compte des intérêts de la faune, de la nature, du paysage, de l'agriculture et des dangers naturels.



## 7. Infrastructures

L'aménagement des réseaux de mobilité douce constitue le deuxième pilier de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040.

### 7.1 Principes généraux d'aménagement

Les exigences de base évoquées au chapitre 5.3 – en particulier la sécurité, la continuité, l'attractivité, le confort et l'homogénéité – guident le choix des aménagements piétonniers et cyclables à mettre en place.

L'espace public, par définition limité et fortement contraint, doit satisfaire l'ensemble des usages et usagers. Cela peut impliquer de redistribuer l'espace entre les modes de transport, en les séparant clairement, ou de créer un environnement permettant la mixité des usages. D'autres intérêts publics et contraintes légales devront être considérés dans le choix des aménagements à réaliser (surfaces d'assolement, espaces réservés aux eaux, biens-fonds, etc.). Ceci impliquera de devoir procéder à des arbitrages quand des solutions mutuelles ne pourront pas être trouvées. Les projets d'aménagement en faveur de la mobilité douce offrent une opportunité de repenser les centres urbains et les localités, de recoudre les tissus urbains découpés par les voiries, en intégrant aux projets une réflexion sur la végétation, la qualité paysagère, la pacification et la coexistence. Les améliorations en faveur des piétons et cyclistes profitent ainsi, finalement, à l'ensemble des citoyens et à la biodiversité.

Dans l'objectif d'une pratique accrue de la marche et du vélo au quotidien, les aménagements doivent être conçus de manière à garantir la sécurité des plus vulnérables. Les différentiels de vitesse entre véhicules motorisés, cyclistes (lents et rapides) et piétons constituent un critère-clé pour déterminer le niveau de protection à assurer.

Le type d'aménagement doit être choisi en tenant compte des usages et usagers en présence (flâneurs ou pendulaires pressés, écoliers fragiles ou sportifs expérimentés, etc.), ainsi que des volumes de flux potentiels. Dans la mesure du possible, des synergies pourront être trouvées pour satisfaire simultanément des besoins multiples. Les besoins des piétons et des cyclistes concernent aussi bien leur mobilité (déplacements) que leur immobilité (stationnement, pauses dans des espaces publics, etc.). L'existence d'équipements en quantité et qualité suffisantes concerne aussi bien le domaine public que le domaine privé.

L'entretien revêt une importance stratégique pour assurer la praticabilité des itinéraires dans le temps, en toute condition météorologique et en toute saison. Ses priorités et sa périodicité devront être déterminées dans un concept d'entretien spécifique.

### 7.2 Principes d'aménagement complémentaires pour les déplacements quotidiens

Les ambitions du Canton en matière de développement de la mobilité douce doivent se refléter dans les standards d'aménagement. L'objectif de report modal implique en effet un niveau d'exigence élevé à l'égard des infrastructures de mobilité douce, en particulier pour les réseaux d'intérêt cantonal. Le principe de séparation des flux doit prévaloir, si elle est réalisable et opportune.

Le besoin et la famille d'aménagements (cheminements séparés ou non, niveau de protection des carrefours et intersections) sont déterminés par plusieurs critères : la vitesse de circulation, les flux de trafic motorisés, les gabarits disponibles ainsi que les conditions locales (éléments physiques, points d'intérêt particuliers, aménagements à proximité, etc.).

Lorsqu'un aménagement n'est pas possible ou présente un rapport coût-utilité très défavorable, la solution peut reposer dans la recherche d'un itinéraire alternatif ou dans l'adaptation des vitesses de circulation.

Un niveau de service adéquat à chaque niveau hiérarchique du réseau sera recherché.

Les coupes-types suivantes donnent une idée des standards visés pour le territoire de plaine. Les normes et recommandations en vigueur font foi.

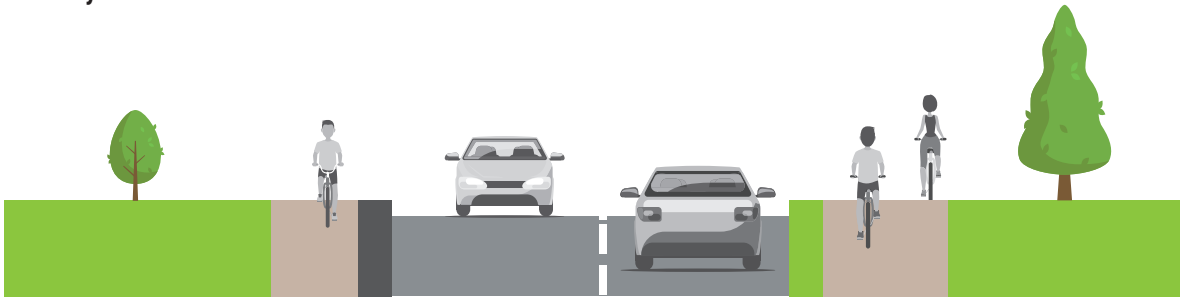
## Hors localité (80 km/h)

Le différentiel de vitesses élevé entre les modes de transport pousse à privilégier des aménagements les séparant physiquement.

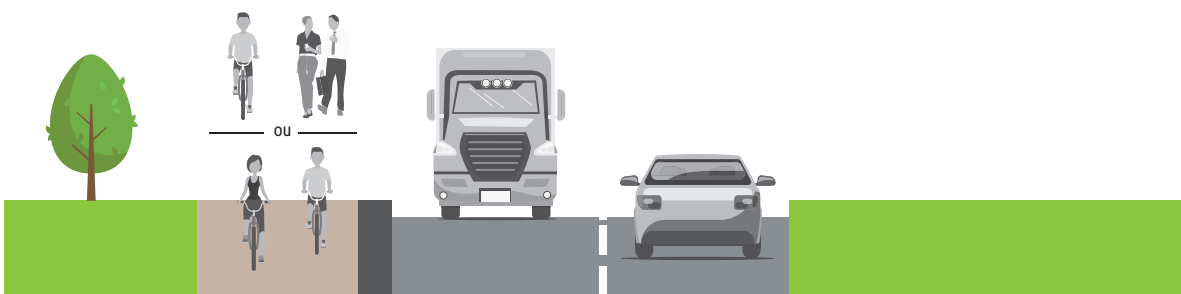
### Piste mixte indépendante de toute voirie



### Pistes cyclables unidirectionnelles



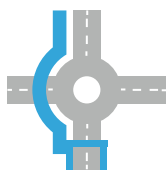
### Pistes bidirectionnelles ou pistes mixtes vélos-piétons (à éviter en cas de traversées fréquentes)



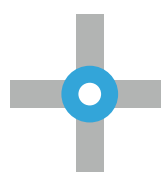
### Giratoires cyclo-conformes



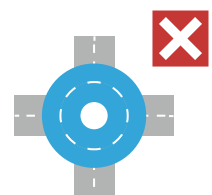
Bypass vélo



Piste cyclable parallèle au giratoire



Mini-giratoires



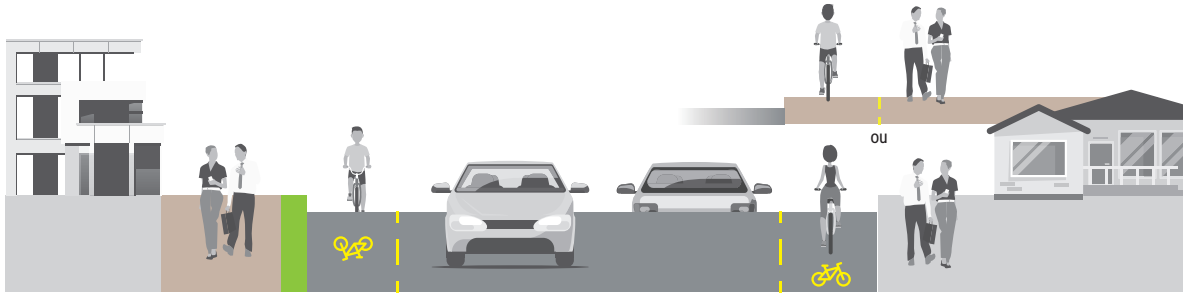
Giratoires à deux voies



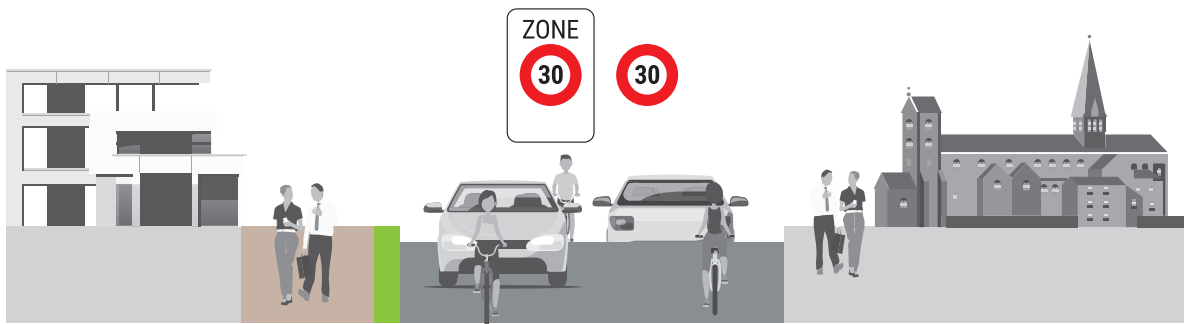
## En localité (≤ 50 km/h)

Le différentiel de vitesse plus faible et les contraintes imposées par le bâti guident vers d'autres solutions d'aménagement, reposant davantage sur la mixité.

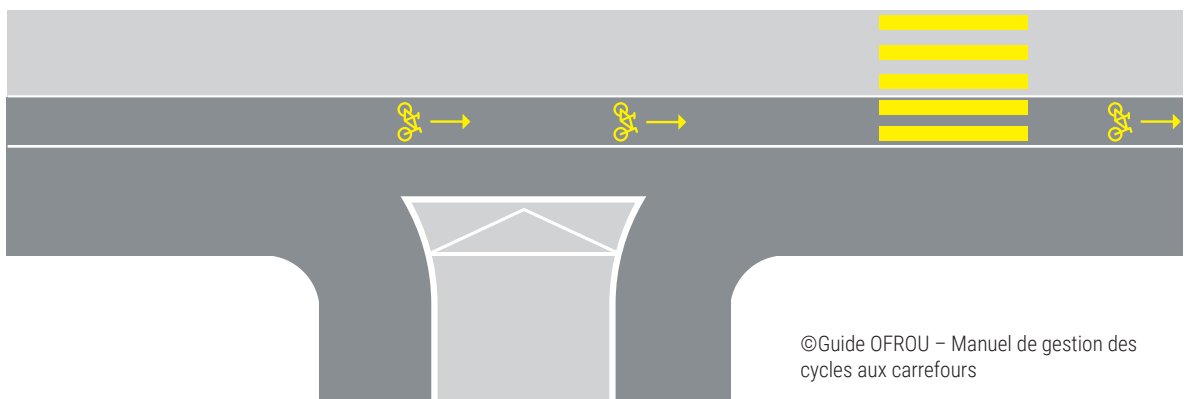
### Trottoirs et bandes (ou pistes) cyclables quand l'espace le permet



### Aménagements dans les zones modérées



### Continuité des aménagements piétons ou cyclables aux intersections (exemple d'un trottoir traversant)



 Guide OFROU – Manuel de gestion des cycles aux carrefours

En cas de faible trafic, d'espace contraint, de topographie particulière, des bandes cyclables ou une mixité avec le trafic sont aussi possibles tout en respectant les normes et usages en matière de sécurité des aménagements cyclables.   l'inverse, en présence d'un trafic important, d'autres solutions peuvent être recherchées (par ex. itinéraires alternatifs sur des routes moins fréquentées).

### 7.3 Principes d'aménagement complémentaires pour les loisirs

Pour les déplacements de loisirs, le choix d'itinéraires à faible trafic ou à l'écart de la circulation motorisée permet de limiter le besoin d'aménagement. Les points suivants demandent toutefois une attention particulière :

- La fréquentation de ces itinéraires par des personnes tendanciellement plus vulnérables (familles, personnes âgées, usagers inexpérimentés) exige de minimiser et d'assainir les points de danger (intersections avec le réseau routier et tronçons partagés).
- Le choix d'un revêtement adapté, tout comme son entretien doit être soigné, notamment face aux besoins distincts de chaque pratique et compte tenu des exigences environnementales (perméabilité des sols, qualité paysagère).
- La superposition de différentes pratiques sur un même tronçon – par exemple randonnée pédestre et cyclotourisme/VTT – peut exiger la mise en place d'un dispositif facilitant la cohabitation.
- Le besoin d'orientation étant particulièrement marqué dans les pratiques de loisirs, la qualité et l'uniformité du balisage sont essentielles.

### 7.4 Domaines d'intervention

La création d'un environnement favorable à la pratique de la marche et du vélo touche plusieurs domaines, dont les principaux sont illustrés à l'aide d'exemples ci-dessous.

#### Sécurisation et aménagement des liaisons cyclables



#### ***Liaison entre localités de plaine*** (Martigny-Fully)

Sécurisation maximale grâce à la séparation des flux (ici, piste cyclable bidirectionnelle), en raison des vitesses de circulation et des volumes de trafic élevés

Priorisation des vélos aux intersections avec des routes secondaires pour favoriser l'avancement

**Liaison plaine-coteau**  
(Sion-Savièse)

Protection des cyclistes en particulier à la montée (ici grâce à une limitation de la vitesse à 30 km/h et des rétrécissements latéraux)

Autre possibilité : recherche d'un itinéraire alternatif sur une route peu fréquentée (par exemple agricole)



**Traversée de localité**  
(Projet Uvrier-St-Léonard)

Requalification urbaine garantissant la sécurité des modes doux, considérant l'ensemble des modes de transport et renforçant la végétalisation des espaces traversés (ici grâce à des espaces piétons qualitatifs, des traversées régulières et des pistes cyclables)



**Itinéraire en site propre à l'écart du trafic**  
(Bitsch-Mörel)

Création d'itinéraires en parallèle de routes cantonales à fort trafic, dans un environnement attractif, permettant les croisements et les dépassements, dans le respect des contraintes de l'environnement direct (ici chemin de fer et espace réservé aux eaux)



## Aménagement des espaces publics



### **Site de loisirs**

(Rosel, Martigny)

Aménagement d'espaces de détente et d'infrastructures permettant d'associer une expérience sensorielle positive à la mobilité douce



### **Liaison piétonne**

(Passerelle du Mauvoisin, St-Maurice)

Renforcement de la perméabilité urbaine (ici, accessibilité à la gare) et apport d'une plus-value comme espace nature et de détente



### **Requalification urbaine**

(Vionnaz)

Augmentation de la sécurité et du confort des piétons dans les cœurs de localité (ici grâce à une limitation de la vitesse à 30 km/h, un tracé routier moins rectiligne, une végétalisation et un mobilier urbain renforcés)

**Marquage cyclable**  
(Monthey)

Marquage et pose de signalisation attirant l'attention sur la présence de cyclistes, soulignant leur trajectoire dans les zones de conflit potentiel avec le trafic motorisé



**Évitement d'un giratoire**  
(Susten)

Amélioration de la continuité et de la sécurité à travers les carrefours (ici grâce à une contre-route permettant aux cycles de contourner dans les deux sens un giratoire à fort trafic)



Franchissement d'obstacles physiques

**Passerelle sur l'A9**  
(Hôpital-centre-ville, Sion)

Création de liaisons franchissant un obstacle physique, pour combler une lacune du réseau et/ou connecter un pôle important



## Stationnement vélo



### **Places en libre-accès sur le domaine public** (Centre-ville de Monthey)

Installation de supports permettant d'appuyer et d'accrocher le cadre du vélo et de toitures protégeant des intempéries pour le stationnement lié aux activités quotidiennes, à proximité immédiate des lieux publics



### **Stationnement sécurisé en gare** (Vionnaz)

Création d'installations fermées (ici, grillage simple) pour le stationnement longue durée des vélos en toute sécurité dans les gares, favorisant ainsi l'intermodalité



### **Stationnement vélo sur domaine privé** (Martigny)

Incitation à la prise en compte des besoins liés à la mobilité cycliste dans les réglementations communales de construction (dimensionnement, emplacement et équipement des places sur domaine privé)

## Equipement des arrêts de transports publics

### **Arrêt de bus accessible** (Crans-Montana)

Adaptation des voies d'accès et quais pour rendre l'usage des transports publics possible pour toutes et tous (en conformité avec la LHand)



### **Station de vélos en libre-service à un arrêt de bus** (Granges)

Création de mini interfaces vélo-bus, pour une extension des territoires desservis



## Aménagement pour les pratiques de loisirs



### **Axe cyclable cantonal, route du Rhône** (Vouvry)

Aménagement d'itinéraires favorables au cyclotourisme et à la randonnée, situés dans un environnement attractif et suffisamment larges pour une utilisation également quotidienne



### **Axe cyclable cantonal, section urbaine** (Naters)

Création d'itinéraires favorables aux loisirs de proximité (promenades, jeux et activités sportives)



### **Itinéraire cycloportif** (Ovronnaz)

Installation de bornes d'information, de jalonnements simples et uniformes, pour soutenir l'émergence de nouvelles offres touristiques



### **Itinéraires régionaux VTT**

(Valais Alpine Bike, Leukerbad-Unterbäch)

Planification et mise en place de trois itinéraires comportant chacun plusieurs étapes, pour accompagner la transition vers un tourisme 4 saisons



### **Chemins pédestres**

(Pont suspendu Fürgangen-Mühlebach)

Soutien à l'amélioration continue du réseau, notamment par le subventionnement d'infrastructures





## 8. Promotion

La promotion de la mobilité douce constitue le troisième pilier de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040.

### 8.1 Principes de base

Un changement d'habitude – qu'il s'agisse de mode de vie, de consommation ou de déplacement – constitue un processus complexe. Il met en jeu des mécanismes internes comme la prise de conscience, l'envie de changement et la transformation des représentations mentales. Si l'existence d'infrastructures sûres et attractives constitue une condition sine qua non au changement, d'autres actions – de nature promotionnelle – doivent être mises en place en complément pour déclencher le passage à l'acte et faciliter le changement.

La promotion repose sur une segmentation des publics-cibles, de manière à pouvoir discerner la multiplicité des profils et la spécificité des besoins. À chaque groupe correspondent des produits et un argumentaire spécifiques. Les groupes-cibles englobent les personnes qui pratiquent déjà la mobilité douce, qu'elles soient totalement ou moins convaincues, ainsi que tous les autres utilisateurs de l'espace public (notamment les automobilistes et conducteurs de véhicules lourds).

La promotion de la mobilité douce repose entre les mains d'une multitude d'acteurs (publics, associatifs, privés), intervenant à différentes échelles (nationale, cantonale et locale).

Plusieurs critères aident à déterminer si une action présente un intérêt cantonal, et est donc éligible à un soutien du Canton :

- Subsidiarité : le Canton effectue les tâches ne pouvant pas être réalisées à l'échelon inférieur ;
- Territorialité : l'action concerne l'ensemble du territoire cantonal, ou peut être répliquée dans plusieurs zones ;
- Volume de bénéficiaires : l'action touche un nombre important d'utilisateurs potentiels ;
- Effet durable : les effets de l'action sont susceptibles de s'inscrire dans la durée ;
- Utilité publique : l'action sert la collectivité (plutôt que des intérêts privés).

Des initiatives nouvelles, présentant un potentiel et ayant besoin d'une aide au démarrage, peuvent également être soutenues par le Canton.

## 8.2 Domaines d'intervention

Les actions de promotion peuvent être regroupées en trois grands domaines :

### Information et sensibilisation

L'information et la sensibilisation visent à faire connaître et à rendre attentif.

Exemples : campagnes de sensibilisation à la bonne cohabitation des usagers dans l'espace public ou sur des cheminements partagés, Semaine européenne de la mobilité, Journée internationale à pied à l'école, établissement de « guides de bonnes pratiques » (par ex. Guide « plan de mobilité d'entreprise » édité par le Canton et la CVCI), diffusion des itinéraires SuisseMobile.



### Formation

L'acquisition de nouvelles compétences est placée au centre de ce domaine. Le besoin de formation concerne des personnes de tous âges (enfants, jeunes, adultes, personnes âgées) et touche également les décideurs, planificateurs et techniciens (y compris à l'interne de l'administration cantonale). Il porte sur des sujets variés (orientation, agilité, règles de circulation, mécanique, bonnes pratiques, normes et standards, règlements, etc.). L'émergence de nouvelles formes de mobilité (par exemple vélos et trottinettes électriques) nécessite une attention particulière.

Exemples : cours de conduite vélo / vélo électrique, Défis vélo, éducation routière, projet cantonal VELOVE, sorties du personnel de l'administration à vélo.





©photoval.ch

### Incitation et facilitation

L'incitation consiste à générer des expériences positives donnant envie de les répéter. La facilitation renvoie aux services permettant de minimiser les obstacles perçus ou réels, simplifiant ainsi le passage à l'acte.

Exemples : manifestations (slowUp, Ride the Alps, Fugue chablaisienne, etc.), Bike to work, Pedibus, Vélobus, bike-check, mise à disposition de vélos d'entreprise, applications et plateformes (planification de trajets / achat de billets / réservation de places et de véhicules), tickets combinés.

### 8.3 Compétences

La compétence en matière de promotion est endossée et partagée par de multiples acteurs. Les tâches spécifiques du Canton sont d'apporter un soutien technique ou financier, de diffuser les bonnes pratiques, voire de porter lui-même certaines actions. Une bonne coordination entre les différents services et avec les entités externes (communes, associations, entreprises, etc.) est à encourager en vue d'une plus grande efficacité.



La priorité du Canton porte sur la promotion de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens et les loisirs de proximité, de sorte à compléter le champ d'action couvert par Valais Wallis Promotion.

# MISE EN ŒUVRE

## 9. Grands principes pour la mise en œuvre

La présente stratégie propose une vision à long terme des développements nécessaires pour encourager la pratique de la marche et du vélo au quotidien et dans les loisirs. Sa mise en œuvre progressive reposera sur deux logiques d'intervention parallèles :

- Tirer parti de toutes les opportunités qui se présentent, en particulier les projets routiers (entretien, construction), urbains (requalification d'espaces publics), touristiques, etc. pour développer les infrastructures et les services en faveur des piétons et des cyclistes.
- Créer une dynamique propre aux projets de mobilité douce, par un plan d'action fixant les priorités de manière pluriannuelle.

La priorisation des actions cantonales découlera de la prise en compte de plusieurs paramètres :

- Les priorités définies dans les Plans sectoriels de mobilité douce cycliste quotidienne et les feuilles de route vélo/VTT ;
- Le rapport utilité-faisabilité des projets (reflétant leur potentiel et leur complexité) ;
- Les publics-cibles prioritaires ;
- Ainsi que les opportunités et la concurrence des autres projets cantonaux prévus.

Entre les pratiques déployées jusqu'à présent et les ambitions annoncées dans la stratégie cantonale Mobilité douce 2040, la phase de transition demandera une certaine agilité et de la flexibilité. Il s'agira de trouver la meilleure articulation possible entre ces ambitions et certains impératifs (techniques, financiers et humains), tout en considérant la durée - incompressible - des processus de projet.

Au-delà de cette phase transitoire, les autorités et parties prenantes devront en général faire preuve de souplesse et de créativité pour concilier les ambitions de la stratégie avec des intérêts pouvant être contradictoires et les multiples contraintes à prendre en compte.

La Loi fédérale sur les voies cyclables impose un délai à fin 2027 pour planifier les réseaux cyclables quotidiens et de loisirs, et à fin 2042 pour les réaliser. Il s'agit d'un rythme ambitieux : pouvoir le tenir impliquera la mise à disposition par les autorités de ressources financières et humaines adéquates, dans le cadre du budget ordinaire.

L'objectif de report modal, qui constitue le cœur de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040, exige un effort coordonné de la part de tous les acteurs institutionnels. Les planifications et interventions cantonales doivent être complétées de politiques menées au niveau communal en vue d'assurer la couverture territoriale la plus fine possible. L'existence d'un cadre législatif, de plans directeurs et de projets communaux adéquats joue en effet un rôle décisif pour encourager la mobilité douce dans les déplacements quotidiens et de loisirs.

Le besoin de collaboration et de coordination concerne également d'autres instances :

- Les services de l'administration cantonale touchés par les domaines d'intervention évoqués dans cette stratégie, en vue d'une approche transversale et interdisciplinaire ;
- Les groupes d'intérêts, associations, acteurs privés.

Le déploiement de la stratégie cantonale Mobilité douce 2040 devra s'accompagner d'un dispositif de suivi, permettant d'évaluer l'effet des mesures prises et, au besoin, d'ajuster le tir.

## 10. Moyens

Les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par la stratégie cantonale Mobilité douce 2040 ne peuvent être articulés qu'en termes approximatifs à ce stade.

Pour équiper le réseau cyclable cantonal, les besoins financiers sont estimés à 10-12 millions de francs par année, à dégager progressivement, soit 200 à 250 millions d'investissements sur une période de 20 ans. Les Plans sectoriels de mobilité cycliste quotidienne, qui définiront la longueur du réseau cyclable cantonal et le besoin d'intervention, apporteront davantage de précision sur ces coûts.

Les investissements liés à des projets transversaux et multimodaux (par exemple traversées de localités) profiteront aussi aux piétons et aux cyclistes et s'ajoutent à ces montants spécifiques.

La promotion de la mobilité douce, les subventions octroyées aux communes pour les réseaux complémentaires et de loisirs, ainsi que les travaux de planification et études à mener constituent les autres postes de coûts à prévoir.

Les ressources humaines devront également être adaptées en conséquence, pour assurer le suivi des aménagements (planification, conduite des études de projet, exécution, entretien), ainsi que pour la promotion. Il s'agira également d'assurer le soutien financier et technique du Canton aux communes, pour les tâches de leur compétence (réseau cyclable quotidien complémentaire, réseau de mobilité piétonne quotidienne, mobilité douce de loisirs).

La définition de plans d'actions périodiques, listant les mesures et projets devant progressivement concrétiser la stratégie cantonale Mobilité douce, apportera également les précisions nécessaires quant aux moyens à affecter.

## Conclusion

La stratégie cantonale Mobilité douce 2040 offre aux autorités valaisannes un nouvel outil pour accompagner le développement territorial et sociétal, dans un objectif de maintien d'équilibres toujours plus fragilisés.

Exploiter les nombreux atouts de la marche et du vélo demandera un effort substantiel dans différents domaines. Les réseaux d'itinéraires à développer tisseront des liens à travers le territoire cantonal. Les aménagements à réaliser amélioreront globalement la qualité et l'attractivité des espaces publics. La promotion contribuera à faire de la mobilité douce une option envisageable et attractive pour les déplacements quotidiens et les loisirs.

L'engagement du Canton ne portera ses fruits que dans un exercice commun et coordonné avec ses partenaires institutionnels, associatifs et privés.

**Impressum :**

Service de la mobilité  
Janvier 2024

**Crédits photos :**

Toutes les photos sans copyright du document : © Lindaphoto

## Plan schématique du réseau cyclable cantonal : pôles et lignes de désir

