

4.1.2. Mobilité douce

Besoins d'action

- Renforcer le réseau mobilité douce et l'intermodalité.
- Répartir plus efficacement les dynamiques territoriales tout en coordonnant leur planification avec le réseau de transports publics et de mobilité douce.
- Poursuivre la logique de revitalisation d'espaces publics urbains et les raccrocher au réseau de mobilité douce de loisirs (réseau de balades) et au développement d'espaces publics en lien avec le Rhône, la Dranse également.

Le réseau de mobilité douce au sein de l'agglomération est relativement complet. Dans le cadre du projet d'agglomération, les réseaux vélos et piétons sont examinés du point de vue de leur efficacité et leur attractivité. L'analyse a toutefois relevé quelques points faibles du réseau et, sur la base d'un concept à l'échelle de l'agglomération (et même au-delà à l'échelle du PDi), permet la planification de mesures adaptées associées à des priorités.

À terme, l'objectif développé dans la vision est de relier les localités entre elles sans pour autant augmenter les émissions à effet de serre. La mobilité douce s'avère être un véritable levier pour atteindre cet objectif. Pour cela, il s'agit de développer un réseau de mobilité douce pour les piétons et les vélos. Les axes composant le réseau structurant de mobilité douce doivent pouvoir répondre à la fois aux besoins des usagers pendulaires (direct et rapide) et aux besoins récréatifs (détours possibles, proches des éléments naturels, des sites touristiques, etc.), en recherchant autant que possible des synergies. Si les besoins de la mobilité douce quotidienne (MDQ) et/ou ceux de la mobilité douce de loisirs (MDL) ne peuvent pas être satisfaits ensemble sans perte de qualité, alors elles doivent être traitées séparément.

L'environnement construit influence fortement les comportements et peut favorablement influencer le report modal. Il convient donc d'agir sur l'offre pour augmenter son confort, la sécurité, réduire la perception de distances, etc. L'objectif est de disposer d'un réseau qualitatif (continu, maillé, intuitif). Les communes ont également un rôle à jouer dans la communication, elles doivent faire connaître leurs infrastructures et redorer l'image du vélo via diverses actions. Créer un véritable réseau sécurisé, continu et attractif, mais surtout identifiable comme tel permet d'augmenter la part du trafic piétonnier et cycliste.

En complément, les infrastructures existantes doivent être entretenues et, au besoin, être révisées pour répondre aux besoins des usagers qui évoluent (stationnement sécurisé, bornes de recharge pour vélos électriques, etc.).

Finalement, la nature doit pouvoir servir de support à la mobilité douce qu'elle soit de loisirs ou quotidienne, tout comme les centres urbains (les centres urbains historiques de qualité sont également un attrait pour la promenade touristique) à condition que la qualité de l'infrastructure mobilité douce (efficacité et fonctionnalité) soit garantie.

Objectif indicateur MOCA

N°1 Répartition modale

Les mesures en faveur du trafic piétonnier et cycliste (proposition d'itinéraires, élimination des lacunes du réseau, mise à disposition de parkings à vélo) participent au report modal et tendent à diminuer la part modale voiture.

Conformité aux exigences des planifications supérieures**PDc (B.6, C.5 et D.5)**

- *Encourager la mobilité douce, en particulier dans les espaces urbains.*
- *Soutenir la mobilité combinée.*
- *Mettre en place une offre variée de types de mobilité de loisirs.*

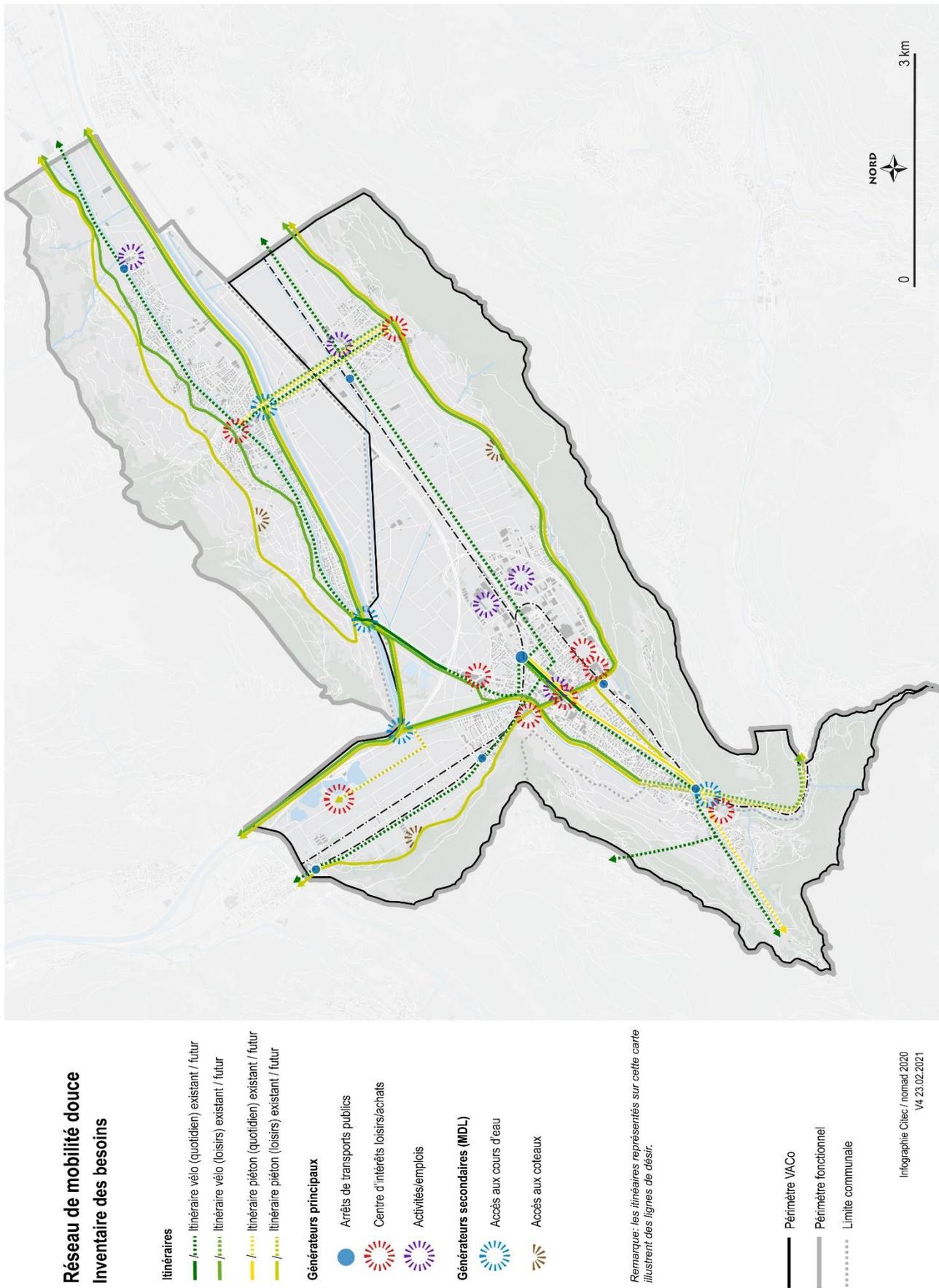


Figure 6 – Concept de mobilité douce (MDQ/MDL ; piéton/vélo)

S.MD.1 Densifier qualitativement et sécuriser le réseau de mobilité douce entre les localités (vélo) et à l'intérieur des localités (piéton et vélo)

- a. Développer un réseau piéton dense et maillé ainsi qu'un réseau cyclable continu et sécurisé.
- b. Sécuriser le réseau cyclable utilitaire existant vis-à-vis des autres modes de transport (aménagement continu – bandes ou pistes – et systématiques sur les axes hors zones modérées).
- c. Développer de nouveaux axes et requalifier (signalétique, mobilier, équipements, etc.) les liaisons existantes entre les localités.
- d. Augmentation du confort d'utilisation (revêtement, éclairage, itinéraires en site propre, etc.).
- e. Requalifier les traversées de village et de centre-ville (av. de la Gare à Martigny, av. du Grd-St-Bernard jusqu'à Martigny-Combe, etc.).
- f. Systématisation de l'exploitation du réseau routier communal en zone modérée (Martigny-Combe et Charrat).

S.MD.2 Mettre à disposition des usagers des infrastructures de qualité

- a. Renforcer l'intermodalité en proposant du stationnement de qualité à proximité des gares (Bike+Ride) et à proximité des parkings (P+Bike).
- b. Proposer des bornes de recharges de stationnement vélo.

S.MD.3 Développer un réseau de mobilité douce de loisirs à l'échelle de l'agglomération

- a. Faciliter les accès aux rives des cours d'eau ainsi qu'aux coteaux (et au grand paysage) depuis les localités (contextualisation des intentions du projet de la 3^e correction du Rhône et du projet de revitalisation de la Dranse).
- b. Réalisation de franchissements modes doux (liaisons inter-communales, rabattements modes doux sur les gares, etc.).
- c. Gérer la cohabitation avec le monde agricole.

S.MD.4 Promouvoir et encourager la mobilité douce par diverses actions et mesures

- a. Communiquer sur les itinéraires (mise à jour des cartes vélo et piéton à l'échelle de l'agglomération).
- b. Mise sur pied d'événements ponctuels en faveur du développement de la mobilité douce.
- c. Encouragement à l'usage du vélo pour les loisirs (création et promotion des parcours touristiques).
- d. Initiatives au sein des entreprises et administrations (plan de mobilité d'entreprise).

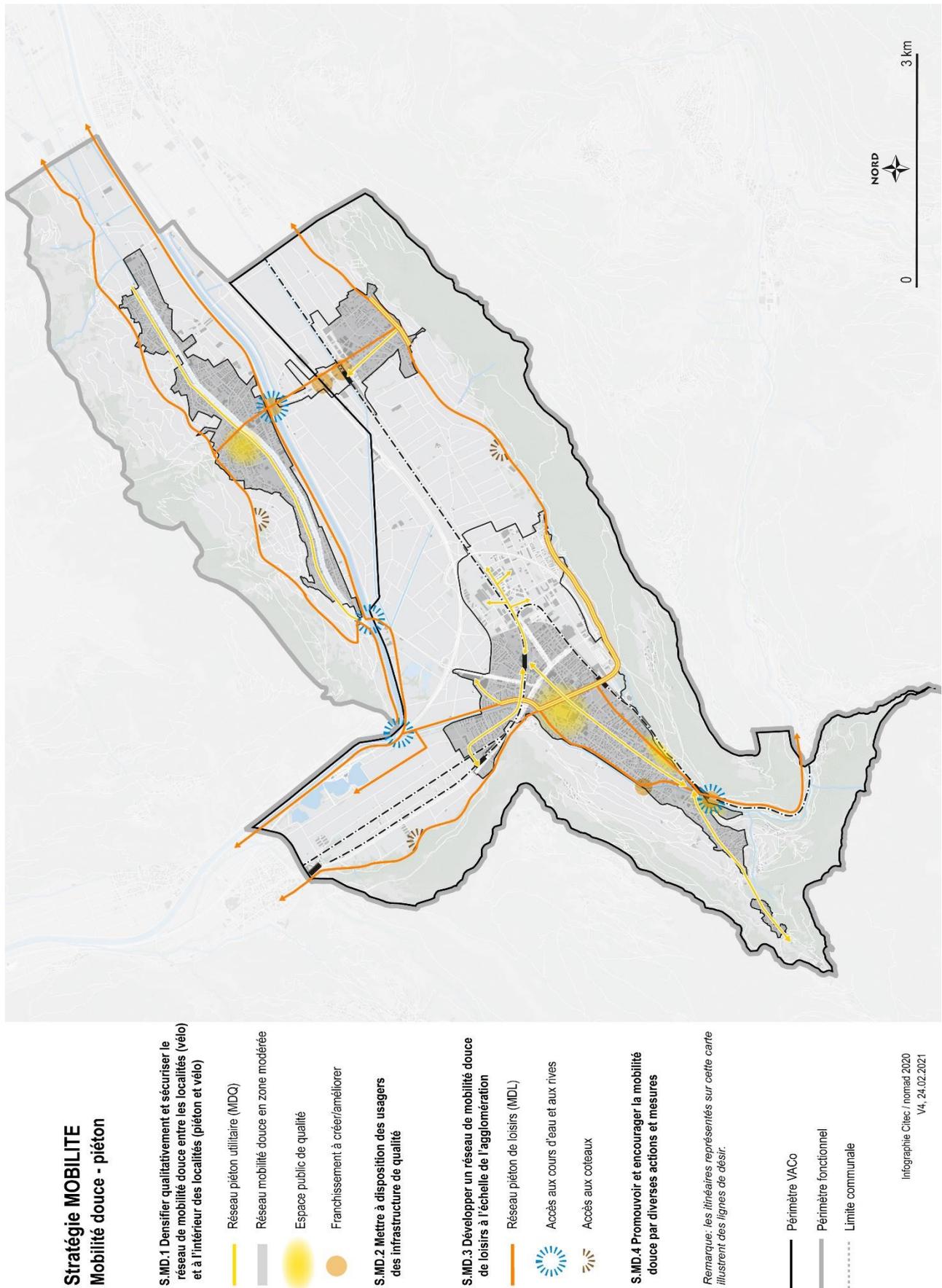


Figure 7 – Stratégie mobilité douce – piéton

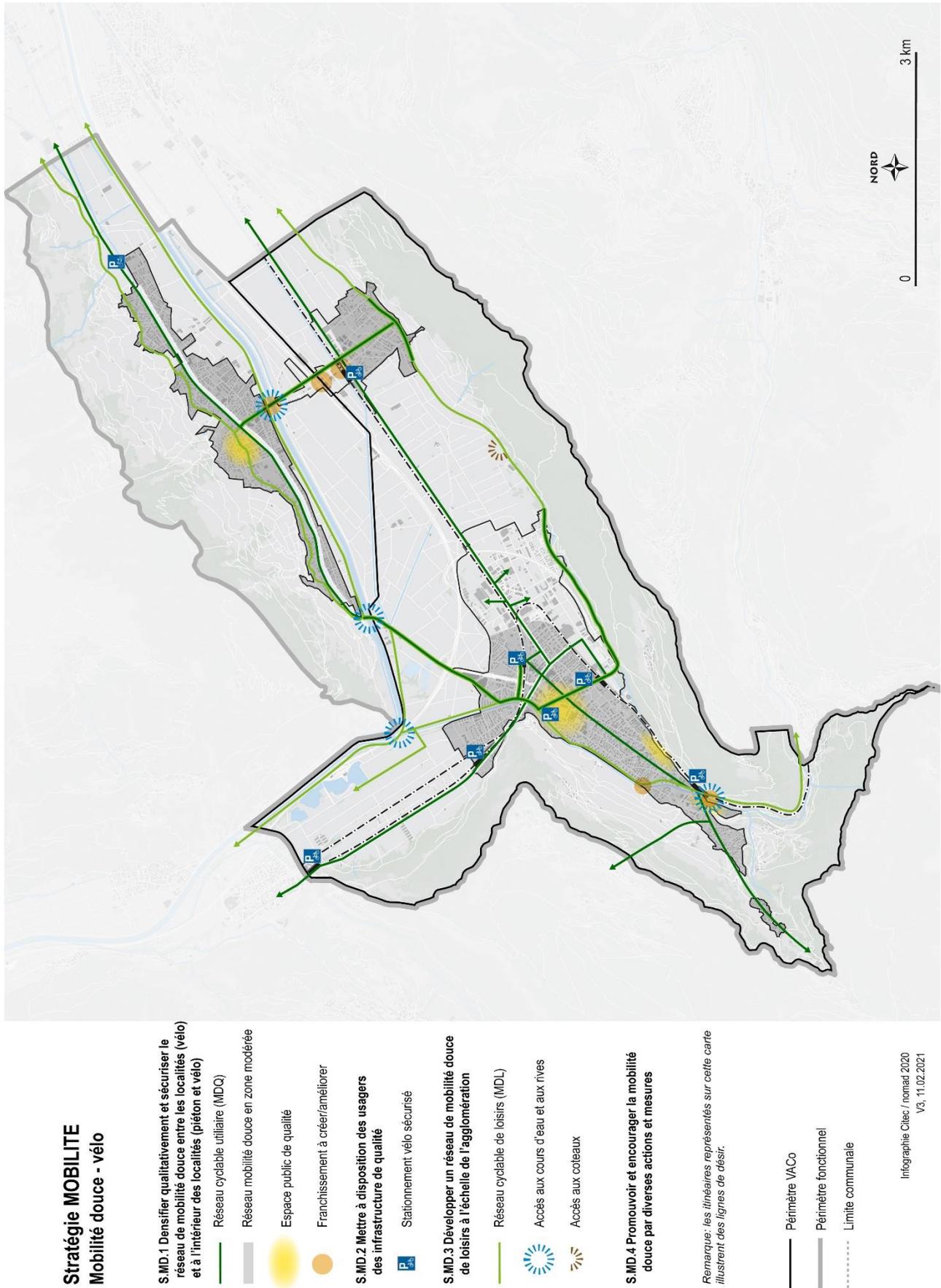
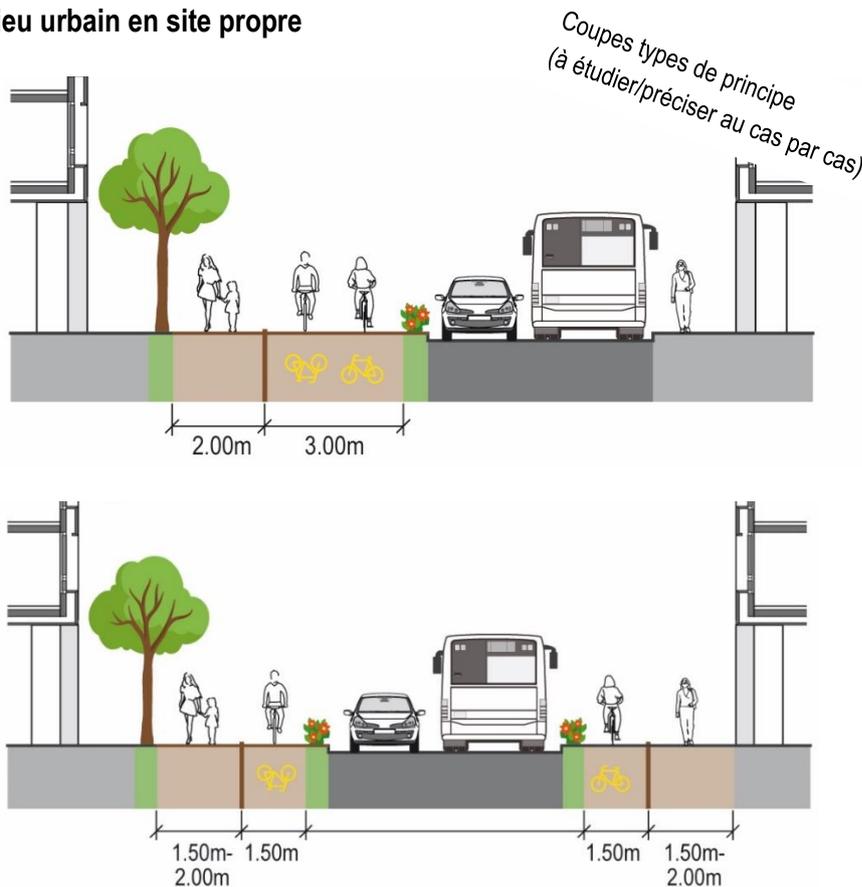


Figure 8 – Stratégie mobilité douce - vélo

Conformément au concept piéton/vélo et aux stratégies mobilité douce, **cinq principales typologies d'aménagement** (coupes types de principe) sont retenues pour le réseau mobilité douce de l'agglomération du Coude du Rhône. Il s'agit uniquement d'intentions, qu'il s'agira de préciser selon les éléments de contexte et dans le cadre de chaque projet.

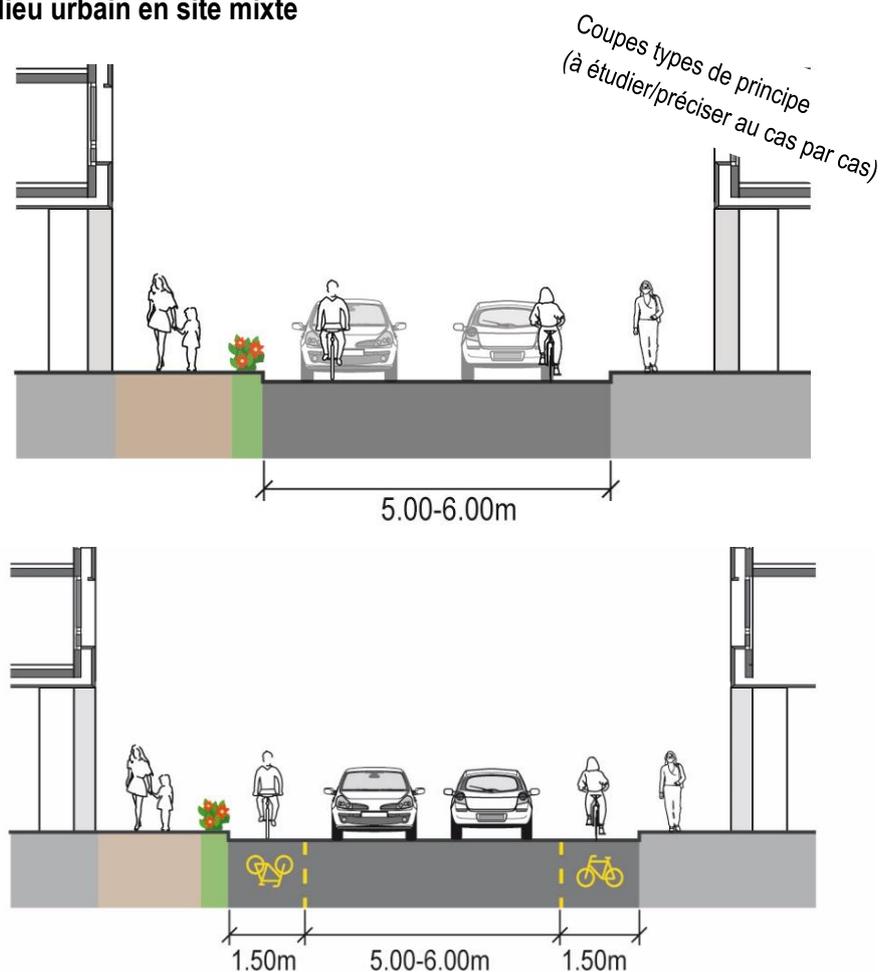
Les fiches de mesure font systématiquement référence à l'une de ces cinq typologies.

Milieu urbain en site propre



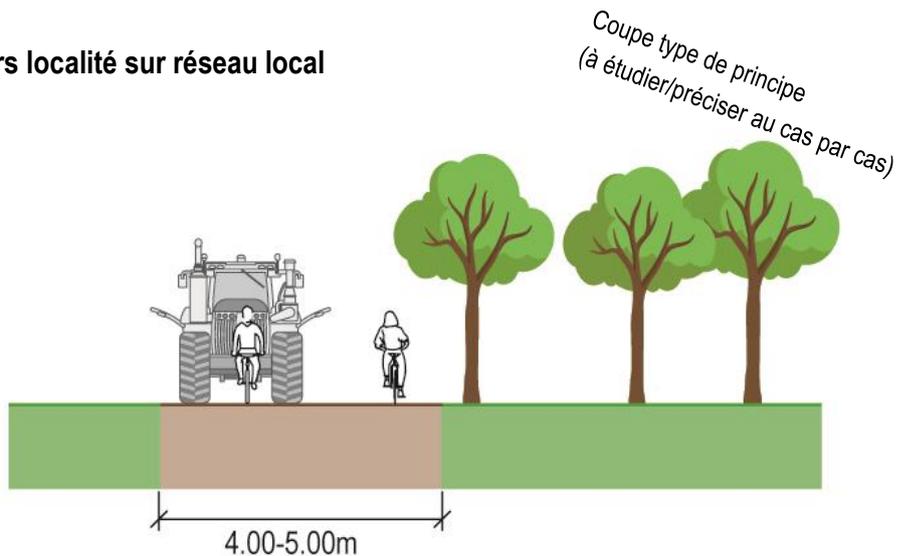
En localité et lorsque les gabarits à disposition le permettent, une piste cyclable est aménagée le long de l'axe routier correspondant. Sur les tronçons longs, il est proposé de mettre en place une circulation cycliste bidirectionnelle (première coupe type ci-dessus), afin de concentrer l'espace dédié à la mobilité douce et de lui donner une visibilité plus importante. Sur des tronçons plus courts, une piste cyclable de part et d'autre de la route peut être plus judicieuse afin d'éviter les trop nombreuses traversées (deuxième coupe type ci-dessus). Afin d'assurer un itinéraire cyclable attractif et étant donné les flux piétons importants en site urbain, une séparation entre piétons et cyclistes est assurée de manière physique et/ou lisible. Celle-ci est matérialisée par un marquage ou une bordure franchissable, ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Le flux cycliste est situé du côté de la route afin de faciliter les franchissements et les raccords. Au niveau des gabarits pour le trafic bidirectionnel, un total de 5.00m minimum est nécessaire, dont 3.00m dédiés aux cyclistes. L'espace dédié aux cyclistes pour les pistes cyclables unidirectionnelles est lui de 1.50m, toujours séparé du flux piéton.

Milieu urbain en site mixte



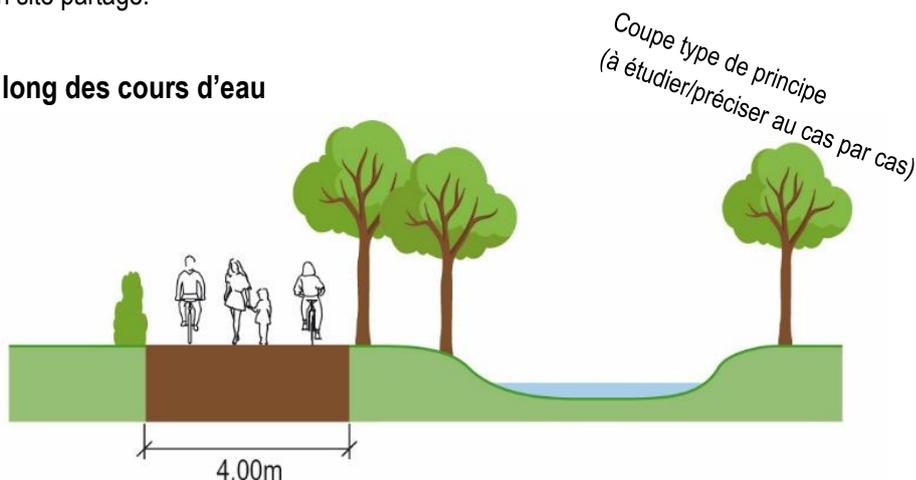
En localité sur les tronçons plus étroits ne permettant pas de disposer d'une voie en site propre, le cycliste circule sur la chaussée, impliquant une mixité avec le trafic motorisé plutôt que piéton (plus en adéquation avec les déplacements cyclables quotidiens que l'on souhaite rapides). Cette mixité nécessite une zone 30 ou zone de rencontre sur réseau routier communal. En zone 30, la mise en œuvre d'une rue cyclable est vivement recommandée. La largeur de la chaussée doit être comprise entre 5.00 et 6.00m (selon de la fonction de l'axe et de la présence de bus ou non) et le TJM doit être inférieur à 7'000 vhc/j. Si ces valeurs ne peuvent être respectées, soit des mesures permettant de réduire la charge de trafic doivent être entreprises, soit un aménagement spécifique (bande ou piste cyclable) est nécessaire (exemple sur la deuxième coupe type ci-dessus).

Hors localité sur réseau local



Hors localité, le réseau local peut servir de support pour les modes doux impliquant une mixité avec le trafic agricole. Un seul axe du réseau local est reconnu comme itinéraire mobilité douce. Ce dernier doit être identifiable comme tel pour tous les usagers afin d'éviter les problèmes de cohabitation. La signalisation est adaptée en conséquence pour guider, mais également pour rendre attentifs les usagers qu'il s'agit d'un site partagé.

Le long des cours d'eau



Hors localité et hors des axes routiers, un itinéraire piéton et vélo est aménagé en site propre, cheminant dans un environnement naturel. Il est proposé de maintenir un espace mixte sur ces itinéraires. Une largeur de 4.00m (3.00m minimum) est retenue pour une voie mixte, 5.00m (4.50m au minimum dont 3.00m pour les vélos) pour une dissociation cycliste-piéton. Si séparation il y a, celle-ci est pourrait être matérialisée par un revêtement différencié ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Sur le principe du droit acquis dans l'espace réservé aux eaux (ERE), le revêtement en dur pourra subsister avec le gabarit existant ; cela concerne en particulier l'axe cyclable cantonal (Route du Rhône).

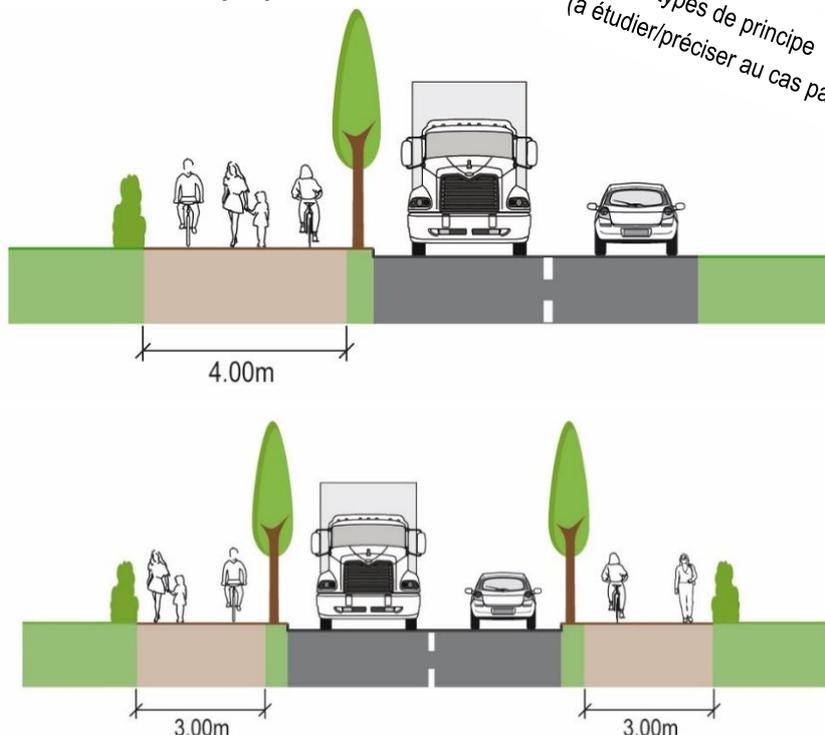
Lorsque l'itinéraire longe un cours d'eau qui fera l'objet d'une renaturation (hors Rhône), la composante « mobilité » doit être intégrée dans le projet de renaturation / sécurisation, afin que le tout soit cohérent. Les projets de renaturation définissent le concept général d'arborisation et d'aménagements naturels, en tenant compte des contraintes liées aux cheminements mode doux.

Afin de garantir la fonction paysagère du Rhône et promouvoir les berges du Rhône comme axe préférentiel pour la mobilité douce ainsi que comme support pour les

loisirs et le tourisme, les itinéraires de campagne (ayant une fonction claire d'accès au Rhône) doivent être coordonnés avec le projet R3.

Hors localité en site propre

*Coupes types de principe
(à étudier/préciser au cas par cas)*



Hors localité et le long des axes routiers, un aménagement en site propre est recommandé. Étant donné les flux piétons moins importants hors localité et le long d'axes routiers, une séparation entre piétons et cyclistes n'est pas nécessaire (coupe du bas) à moins que les gabarits à disposition soient importants et/ou que des flux piétons soient ponctuellement plus importants. Une largeur de 4.00m (3.50m minimum) est retenue pour une voie mixte, 5.00m (4.50m au minimum dont 3.00m pour les vélos) pour une dissociation cycliste-piéton. Si séparation il y a, celle-ci est matérialisée par un revêtement différencié, ainsi qu'une signalisation verticale et horizontale appropriée. Le flux cycliste est situé du côté de la route afin de faciliter les franchissements et les raccords. Si le gabarit routier et les conditions le permettent, le marquage de bandes cyclables sur la chaussée permet de satisfaire les vélos rapides ou les cycloportifs. S'il est plus logique d'assurer un trafic unidirectionnel de part et d'autre de la chaussée, la voie reste en site propre avec une largeur minimale de 3.00m.