



MOTION

Auteur E6672437
Objet Des bases légales cantonales pour la mobilité douce quotidienne
Date 13/09/2019
Numéro 2019.09.351

« La mobilité douce (c'est-à-dire piétons, cyclistes, randonneurs, etc.) représente un potentiel considérable, encore inexploité, d'amélioration du système des transports, de mobilité non polluante (air, bruit, CO2) et de stimulation de la santé publique. Elle renforce l'écotourisme et permet de réduire les dépenses privées et publiques en transports. C'est la raison pour laquelle la politique suisse des transports s'astreint depuis quelques années à encourager la mobilité douce (MD), au quotidien et pendant les loisirs. »

Le contre-projet à l'initiative vélo accepté par la population suisse le 23 septembre 2018 a placé les voies cyclables au même niveau que les chemins et sentiers pédestres, ils vont donc bénéficier d'un soutien de la Confédération.

L'OFROU le rappelle sur son site internet « En Suisse, ce sont avant tout les cantons et les communes qui sont responsables de l'infrastructures de la mobilité douce » .

71% des valaisans vivent à moins de 2 kilomètres d'une gare, de plus, près de la moitié des déplacements effectués en voiture représentent moins de 5 kilomètres. Le potentiel pour le développement de la mobilité douce quotidienne valaisanne est donc considérable. La mobilité douce quotidienne représente les déplacements routiniers effectués à pied et à vélo d'un point A à un point B comme ceux du lieu d'habitat au lieu de travail, magasins, services... Ce type de mobilité est particulièrement efficace et concurrentiel avec la voiture et les transports publics pour les trajets inférieurs à 2km (à pied) et jusqu'à 10km (à vélo). La mobilité douce a montré ses effets positifs tant au niveau de la santé physique que psychique, ainsi que dans la diminution du trafic routier, la diminution de la pollution de l'air, le gain de place en terme de voiries et de parking.

Si la mobilité douce de loisir et la mobilité douce quotidienne peuvent faire recours aux mêmes infrastructures et sont interconnectées, il s'agit malgré tout de deux types de mobilité bien distinctes qui répondent à des besoins différents pour la population. Actuellement seule, la mobilité de loisirs a trouvé sa base légale dans notre canton avec la Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML), la mobilité douce quotidienne est évoquée dans différents instruments de politiques publiques mais il n'existe aucune base légale spécifique.

En effet, le gouvernement a exprimé la volonté de faire évoluer la mobilité douce. Le Concept cantonal de la mobilité 2040 dévoilé durant l'année 2018 y fait référence en ces termes : « le Service de la mobilité^{#769}; et le Service du développement territorial jouent un rôle moteur dans la planification et la valorisation de la mobilité douce, piétonne et deux roues, quotidienne et de loisirs. »

De plus, la fiche D.5 : Mobilité douce quotidienne (MDQ) du Plan directeur cantonal accepté par la Confédération en mai dernier expose le contexte et la coordination de cette mobilité. Aucune base légale cantonale ne figure dans cette fiche.

Le récent mémoire de Master en politique et management publics de Helena Columberg intitulé « Portée et limites de la politique de mobilité douce quotidienne du canton du Valais » fait état du manque de base légale en matière de mobilité douce quotidienne en ces termes « Il n'existe aucune base légale cantonale régissant

exclusivement le domaine de la mobilité douce quotidienne, d'où une faible réglementation du contenu substantiel de la politique publique (objectifs, éléments évaluatifs et instruments d'intervention) ». Ainsi la première recommandation proposée dans ce mémoire est l'élaboration d'une loi sur la mobilité douce quotidienne.

Rappelons que l'absence de base légale ne facilite pas l'octroi de budget pour la mobilité douce quotidienne puisque selon le principe de légalité, toute dépense de l'Etat doit trouver sa source dans une base légale.

Enfin, il est à noter que le développement de la mobilité douce quotidienne ne consiste pas uniquement en un développement des infrastructures, il doit aussi prévoir des mesures de sensibilisation et d'éducation qui dépassent les compétences du service de la mobilité ou du service de développement territorial.

Conclusion

La présente motion demande au Conseil d'Etat de créer les bases légales nécessaires au développement de la mobilité douce quotidienne afin de définir clairement cette notion, de fixer des objectifs (ex : augmenter la part de la mobilité douce par rapport aux autres modes de transports, qualité et continuité du réseau de pistes cyclables cantonales, priorités...), de clarifier les compétences entre canton et communes ainsi que les modalités de financement des infrastructures. Ces bases légales permettront également de promouvoir la mobilité douce quotidienne (mesures de sensibilisation et d'éducation) et de favoriser l'intégration de la mobilité douce dans les transports publics.