

Vélosophie :

Liaisons pour la mobilité douce dans le Chablais

Étude des infrastructures cyclables

Avril 2017

La démarche

Notre étude a été réalisée en trois étapes au cours du 2^{ème} semestre de 2016.

La **première étape** a consisté à répertorier toutes les liaisons en mobilité douce existantes. Nous avons pu définir trois types d'aménagements :

- Les liaisons nationales, principalement le long du Rhône (Itinéraire national No 1)
- Le réseau du TCS, principalement caractérisé par la signalétique
- Quelques pistes et bandes cyclables, très ponctuelles et sans cohérence de réseau

La **deuxième étape** a consisté à définir les liaisons principales à envisager en fonction des centres de population et des flux de trafic actuels (voir page suivante).

En **dernier lieu**, nous avons comparé le « souhaitable » avec l'existant pour définir des axes de progression.

Nous avons, en outre, tenu compte du projet Chablais Agglo3 de décembre 2016.

Les constats

Du point de vue topographique, le Rhône constitue une barrière naturelle. Son franchissement nécessite une infrastructure lourde et conséquente (ponts routiers et ferroviaires, passerelles piétonnes et cyclables).

En matière de mobilité douce, les points de passage actuels en site propre répertoriés sont au nombre de 3, auxquels il peut être rajouté la passerelle du site chimique montheysan (Liaison Monthey-Bex).

Alors que les passerelles d'Illarsaz et de Massongex sont réservées à la mobilité douce (piétons et cycles) et connectées au réseau, le pont à la hauteur de la Satom (photo liaison Monthey-Aigle) n'offre pas une liaison convenable. En effet, seul l'emprunt du trottoir permet aux cycles de franchir le fleuve en site propre. Par ailleurs, la connexion au réseau n'est pas assurée, si ce n'est par l'accès au chemin pédestre créé par le passage des usagers ou pire en traversant la route cantonale. Il convient dès lors de remédier à cette situation.

Notre proposition consiste en la création d'une passerelle du même type que le trottoir, côté amont, avec connexion au réseau. Ou mieux, la pose d'une passerelle en utilisant les culées de l'ancien pont de chaque côté de la rive, ce qui éviterait la création d'un accès à la hauteur du pont actuel.



Le lieu de convergence des itinéraires urbains à Monthey est situé au chemin de Champerfou / Collombey-Centre (centres commerciaux).

Le lieu de convergence des itinéraires urbains à Aigle est situé au chemin de la Valerette (quartier Hôpital / Reitzel).

Une liaison directe, « sécurisée » et continue Monthey-Aigle verrait ainsi le jour. Pour sa réalisation, en complément de la passerelle à construire, la mise en place d'une signalétique adéquate et quelques aménagements sont nécessaires.



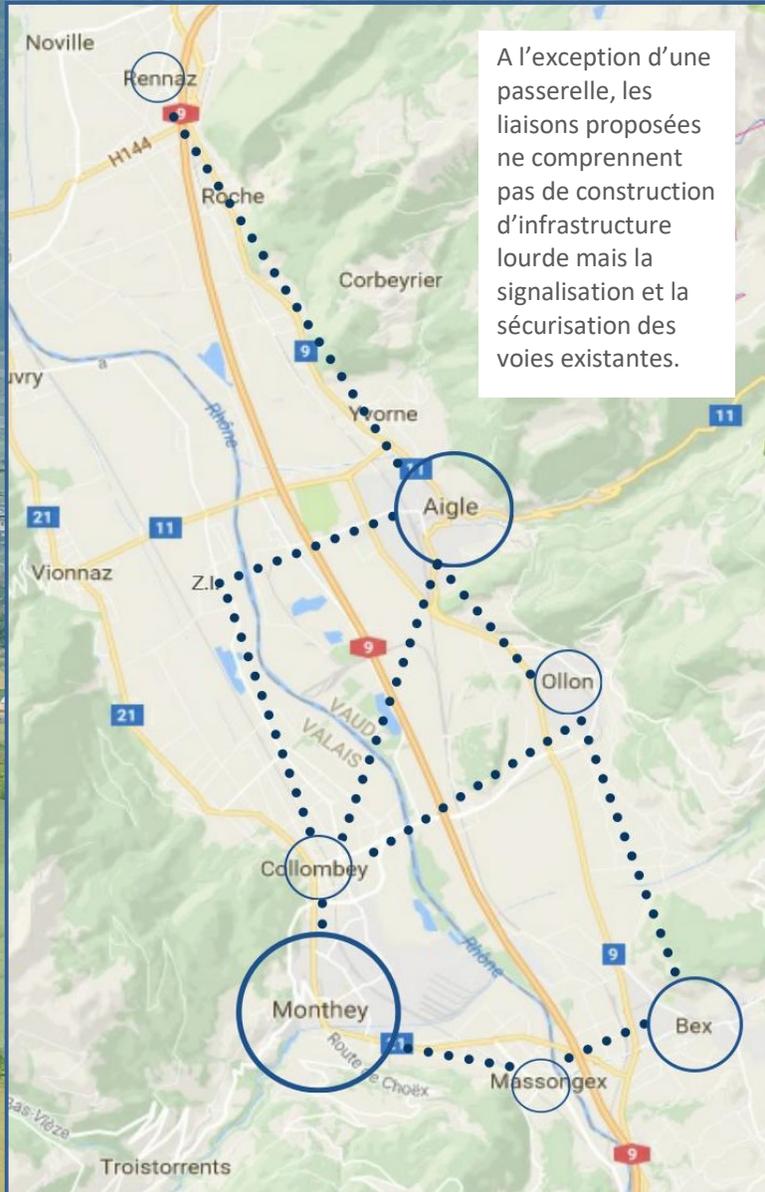
Cet investissement serait la pièce maîtresse d'un réseau connecté et cohérent à travers le Chablais.

Coûts approximatifs

Passerelle : CHF 400'000

Signalisation : CHF 200'000

Principales liaisons envisagées



« En tant que cycliste quotidien je me sens peu encouragé et il me semble que la municipalité n'a pas encore compris les enjeux concernant la mobilité. Pourtant la pratique du vélo peut faire baisser le trafic en ville, diminuer la pollution, les risques cardio-vasculaires et le surpoids »

Stève Turin, enseignant, Massongex-Monthey

Conclusion

La topographie plane du Chablais offre des excellentes conditions aux deux roues. Pourtant, le principal frein à la pratique du vélo est aujourd'hui le manque de sécurité et des liaisons pour franchir le Rhône. Des aménagements cyclables peu coûteux assurant la cohérence d'itinéraires, la signalisation et sécurisation des voies existantes seraient nécessaires aujourd'hui dans la région siège de l'Union Cycliste Internationale. Les bouchons pourraient diminuer et avec eux les émissions de CO2. Encore, la pratique du vélo améliore la santé de la population et attire le tourisme.

La Région du Chablais prévoit de grands projets qui permettront de développer la mobilité douce à terme, l'Agglo et Rhône 3. Cependant ces projets ne verront pas le jour avant une dizaine d'années au moins, et il s'agit de trouver des solutions pour assurer l'intérim en maximisant l'impact avec un minimum de coûts. Nous appelons les instances communales et cantonales à travailler ensemble pour développer à court terme un réseau cohérent pour notre région.