



Conseil d'Etat  
Staatsrat

CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

## RÉPONSE AU POSTULAT

**Auteur** PDCC, par Christophe Pannatier, et PDCB, par Bruno Moulin

**Objet** **Mobilité douce pour tous**

**Date** 08.06.2017

**Numéro** **5.0275** *(En collaboration avec le DEF)*

---

**Auteur** Les Verts, par Jean-Daniel Melly (suppl.) et Gwénohé Blanchet (suppl.)

**Objet** **Vers une politique cyclable cantonale pour mieux exploiter le potentiel du vélo dans les déplacements quotidiens**

**Date** 08.06.2017

**Numéro** **5.0276** *(En collaboration avec le DEF)*

---

Fort de l'approbation, le 15 février 2017, par le Conseil d'Etat de la stratégie Vélo-VTT Valais/Wallis définissant les grandes lignes du développement du vélo et des VTT en Valais, le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE), par ses Services de la mobilité (SDM), du développement territorial (SDT) et du service administratif et juridique du département (SAJMTE), ainsi que le Département de l'économie et de la formation (DEF), par son service du développement économique (SDE), ont lancé les démarches afin de définir quelle devait être la stratégie deux roues, non seulement pour les vélos et VTT de loisirs, mais aussi pour les déplacements quotidiens. Cette étude, actuellement en cours de réalisation, doit définir la vision d'ensemble du canton pour la mobilité douce mais aussi proposer des outils organisationnels.

Dans la pratique, l'intégration des modes doux dans le développement infrastructurel du canton apparaît déjà dans le cadre des études pour les agglomérations. Citons, la Rote Meile entre Bitsch et Naters, objet de première génération, les liaisons deux roues, principalement pour les déplacements quotidiens dans le cadre de la 2<sup>e</sup> génération des agglos de Sion et du Haut-Valais ainsi que pour l'ensemble des agglomérations du canton pour ce qui est de la troisième génération.

Les liaisons entre les villes et villages de plaine figurent au premier plan de ces concepts de déplacement. L'avènement du vélo électrique va certainement favoriser ce type de déplacement sur un réseau routier qui n'est pas forcément adapté, notamment sur les accès au coteau et aux vallées latérales. L'étude citée ci-dessus va définir les besoins et les conditions-cadres de réalisation.

Rappelons également que, du point de vue touristique, plusieurs itinéraires homologués figurent déjà dans la communication de SuisseMobile, tant pour le cyclotourisme que pour le VTT. La piste cyclable longeant en grande partie le Rhône (Route du Rhône) est également un élément clé figurant dans la promotion touristique suisse et européenne. Le projet de troisième correction du Rhône renforcera également l'attractivité des modes doux en les intégrant en coordination dans ses études et réalisations.

La coordination et le suivi des projets de mobilité douce ne bénéficient, pour l'instant, ni de budget pour les études et les travaux, ni de ressources en personnel. Le budget des services concernés pour cette nouvelle tâche devra être doté additionnellement.

Le Gouvernement s'engage à définir dans les meilleurs délais une stratégie claire deux roues pour l'ensemble du territoire valaisan, en tenant compte de la stratégie Vélo-VTT Valais/Wallis déjà adoptée.

Les modifications législatives afférentes, en particulier pour ce qui concerne la Loi sur les itinéraires et la mobilité de loisir (LIML), seront proposées au Grand Conseil par le Conseil d'Etat.

Il est proposé **l'acceptation** du postulat.

Conséquences sur la bureaucratie : pas connues, seront dépendantes du résultat de l'étude en cours

Conséquences financières : pas connues, seront dépendantes du résultat de l'étude en cours

Conséquences équivalent plein temps (EPT) : pas connues, seront dépendantes du résultat de l'étude en cours

Conséquences RPT : pas connues, seront dépendantes du résultat de l'étude en cours

**Lieu, date** Sion, le 29 janvier 2018