



RAPPORT
DU CONSEIL MUNICIPAL
AU
CONSEIL GENERAL

Traitement du postulat pour la mobilité douce quotidienne
(développé et accepté en séance du Conseil général du 28.02.2024)

Décembre 2024

Le postulat interpartis, dont le texte suit, a été déposé par Mesdames Maryse Bétrisey Zufferey et Isabelle Clausen Métral ainsi que par Messieurs Dominique Germann, Blaise Melly et Joël Rey, tous conseillers-ères généraux.

Ce postulat intitulé « **Mobilité douce quotidienne** » a été accepté par le Conseil général lors du plénum du 28 février 2024. Il appartient donc au Conseil municipal d'y donner suite par le dépôt du présent rapport dans un délai de six mois en application de l'article 38 du règlement du Conseil général de 2022. Un délai supplémentaire a cependant dû être requis pour le traitement de ce postulat en raison de la charge de travail supplémentaire induite par la crue du Rhône.

1 TEXTE DU POSTULAT

Mobilité douce quotidienne

Postulat interpartis – Conseil Général

février 2024

L'année 2023 marquait l'entrée en vigueur de deux nouvelles lois dédiées à la mobilité douce quotidienne, conférant ainsi à la mobilité cyclable une légitimité en tant que moyen de transport usuel. Au niveau fédéral, la loi sur les voies cyclables (LVC) pose le cadre, en obligeant les cantons à planifier un réseau de voies cyclables dans les 5 ans et à les réaliser dans les 20 ans. Au niveau cantonal, la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMDQuot) confère au canton une base légale pour la planification, la réalisation et l'entretien d'un réseau cantonal de voies cyclables.

Alors que le canton est compétent pour développer et entretenir le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne, les axes communaux sont à la charge des communes. Celles-ci peuvent être subventionnées par le canton jusqu'à 50 % du montant des coûts (art. 24 LTPMDQuot) dédiés à l'élaboration de plans de mobilité et à la réalisation d'infrastructures.

A Sierre, l'état du réseau de voies cyclables est à ce jour peu satisfaisant et son développement trop lent, en comparaison avec d'autres villes valaisannes. De ce fait, la pratique du vélo n'est pas encouragée. Ce constat repose sur les éléments suivants :

- *Le réseau cyclable sierrois est lacunaire et morcelé. Des axes nord-sud et est-ouest sûrs et continus font à ce jour défaut dans la commune. En particulier, un axe est-ouest depuis Pont-Chalais/ Rossfeld vers la rte du Simplon / Carrefour de Salquenen, en passant par le centre-ville. Certaines zones clés sont simplement inaccessibles à vélo de façon sécurisée (Hôpital et EDHEA, Ecoparc de Daval, ZI de Châblé).*
- *Le dernier plan sectoriel vélo date de 2009, et le concept de mobilité cyclable de la commune de 2014. En 10 ans, les habitudes, lois et visions en matière de mobilité ont drastiquement changé. La conception d'une stratégie vélo réactualisée, transparente, incorporant les usagers et toutes les parties prenantes, et comprenant des objectifs concrets (quantifiables et avec échéance) permettrait à la commune de se mettre à jour en matière de mobilité douce quotidienne.*
- *Souvent, de petites modifications et ajustements provoquent de grands changements pour les cyclistes. L'incorporation de ceux-ci dans des groupes décisionnels est dès lors primordiale pour réaliser des bons projets de réfection et de construction. Dans d'autres grandes communes valaisannes, une telle politique s'est caractérisée par la création de groupes techniques dédiés au vélo, dont le but est de proposer des mesures locales concrètes ou de meilleurs aménagements pour les cyclistes. A titre d'exemple, le COTECH (comité technique vélo) de Sion incorpore plusieurs parties prenantes, dont PRO VELO Valais, le Service cantonal de la mobilité, la commission cantonale de signalisation routière, l'Agglo Valais central et le service technique communal.*

Conclusion

Partant de ce qui précède, les soussignés demandent par ce postulat :

- *la création d'un groupe technique vélo à Sierre, dont le but est de planifier et réaliser des mesures locales. Outre l'administration communale, le groupe technique serait composé a minima de représentants des cyclistes (PRO VELO), des piétons (Mobilité piétonne), du canton (SOM et CCSR) et de la commune, et se rencontrera régulièrement. Son travail se fera en considération du PDAU, des plans sectoriels, et de la stratégie vélo mise à jour ;*
- *la réactualisation d'une stratégie vélo, comprenant des objectifs concrets, quantifiables et définis dans le temps, avec notamment des axes transversaux pour les cyclistes ainsi que les ressources nécessaires pour y parvenir, et intégrant dans la réflexion les parties prenantes pertinentes, telles que le Service cantonal de la mobilité, l'Agglo Valais central, PRO VELO Valais, et la mobilité piétonne.*

2 Note liminaire

Le postulat ici développé rejoint dans ses objectifs globaux les demandes contenues dans le postulat intitulé « Pour des pistes et des bandes cyclables sécurisées et plus étendues sur le territoire sierrois » accepté lors du plénum du 11 décembre 2019, et auquel réponse avait été donnée en décembre 2020 (selon délais fixés dans la précédente version du règlement du Conseil général).

Ce premier postulat demandait à la Municipalité de développer le réseau sécurisé pour les deux-roues afin de favoriser la mobilité douce. Le postulat « Mobilité douce quotidienne » vise globalement le même objectif en demandant la réactualisation d'une stratégie vélos ainsi que la création d'un groupe technique « vélo » dont le but serait de planifier et réaliser des mesures locales.

La proximité des objectifs poursuivis fait que de nombreux éléments évoqués en 2020 demeurent pertinents dans l'approche du Conseil municipal. De plus, le renouvellement lié à la législature 2021/2024 fait qu'il est probable que des élu(e)s du Conseil général n'aient pas connaissance du précédent postulat et de son traitement. Dès lors et comme certains passages qui suivent ont conservé leur actualité, ils ont été repris in extenso du précédent traitement. Ils ont été complétés également par les évolutions et changements intervenus entre 2020 et 2024.



3 REPONSE

3.1 Rappel

Depuis des dizaines d'années, l'approche de la mobilité en Suisse répond à des critères multimodaux, c'est-à-dire qui passent en revue l'ensemble des modes de transport disponibles. Si les véhicules individuels motorisés ont longtemps « donné le rythme » des aménagements de transports, laissant juste un peu de place aux transports publics ; l'intégration des modes doux est devenue, depuis la fin du XXème siècle, une préoccupation toujours plus présente dans les études spécialisées.

Les premières conséquences de cette évolution se sont concrétisées par la multiplication de zones à circulation modérée. Les zones de rencontre et autres zones 30km/h se sont largement répandues. Elles sont aujourd'hui unanimement acceptées et font partie du quotidien des usagers au niveau européen. L'objectif premier de ces zones vise à une cohabitation plus harmonieuse entre les voitures, les cyclistes et les piétons tout en assurant la sécurité de tous et en réduisant les impacts environnementaux imposés aux riverains.

Depuis quelques années, une sensibilité accrue pour la mobilité cycliste a toutefois émergé, notamment en réaction aux problématiques de réchauffement climatique liées à la motorisation thermique de la grande majorité des véhicules. Cette alternative s'est rapidement imposée comme une réponse concrète et pratique pour les déplacements urbains face à des situations de routes souvent saturées dans les grandes villes et autres agglomérations denses.

A son échelle, la ville de Sierre a entrepris depuis plus d'une quinzaine d'années des démarches répondant à ces préoccupations. Les principaux jalons qui ont marqué cette évolution sont décrits ci-après.

Dès 2009, la ville de Sierre confiait au bureau Transportplan SA le soin d'établir un plan sectoriel « vélos » qui fixait les bases d'un plan directeur pour l'établissement d'un réseau continu sécurisé pour les cycles. Ces « itinéraires » visaient à relier les principaux pôles d'attraction constitués par les structures publiques majeures (médiathèque, piscines, administration, etc.) ainsi que les écoles. L'objectif premier de cette étude était donc de permettre de fixer un « plan directeur » permettant d'intégrer cette préoccupation dans tous les secteurs faisant l'objet de réaménagements afin de constituer progressivement un maillage cohérent sur la ville.

Après les premières réalisations, la ville de Sierre chargeait en 2014 le bureau spécialisé BISA (Bureau d'ingénieurs SA) le soin d'actualiser ces « itinéraires vélos » en produisant un concept de mobilité cyclable sur son territoire, afin de les rendre plus sûrs, cohérents et attractifs pour l'usage des deux roues. Après avoir parcouru les routes communales souvent accompagnés de représentants de l'association Pro Vélo, le bureau a soumis son rapport qui rappelait les bonnes pratiques en matière de mobilité cycliste ainsi que seize propositions de mesures d'aménagements cyclables. Le Conseil municipal validait ces mesures et définissait leur priorité respective.

Lors de la mise en œuvre des premières mesures, il est rapidement apparu que les ressources internes à l'administration devaient être renforcées pour permettre l'avancement du dossier à un rythme répondant aux attentes de la population. En 2018, le bureau Citec ingénieurs conseils SA a donc été mandaté pour accompagner la mise en place de ces mesures et également pour proposer des compléments d'aménagements sur d'autres axes à sécuriser pour les cyclistes. En 2019, un responsable de la mobilité a été engagé au sein des services techniques afin de renforcer les compétences nécessaires à la concrétisation de ces éléments.



Courant 2022, la ville de Sierre confiait au bureau Team+ le mandat pour l'établissement du nouveau plan directeur des déplacements. Ce document visait à établir un bilan de la situation sur le territoire communal pour l'ensemble des modes de transports. Il fixait également différentes pistes de développement sur la base des objectifs fixés par le Conseil municipal.

Cette étude avait pour but pour de :

- Assurer le relais des planifications supérieures sur le territoire communal,
- Assurer une cohérence avec les réseaux des communes voisines,
- Définir un concept de mobilité pour l'ensemble du territoire communal,
- Planifier des réseaux de transports coordonnés avec les futurs développements urbains,
- Préciser le développement des lignes de bus sierrois et leur intégration dans le réseau d'agglomération,
- Établir un schéma directeur des cheminements piétonniers et des liaisons cyclables,
- Assurer l'intégration et l'exploitation de l'intermodalité.

En 2024, les objectifs du plan directeur des déplacements étaient définitivement approuvés par le Conseil municipal. Aux trois objectifs généraux (coordonner mobilité et développements urbains - favoriser l'intermodalité et le report modal vers la mobilité douce et les transports publics - réduire les nuisances du trafic automobile) se superposaient des objectifs sectoriels par type de mode de transport ainsi que des objectifs transversaux. Des pistes de réflexion et de développement pour les futurs aménagements ont ainsi été identifiés.

Il faut également relever que dans l'intervalle, en application de la Loi cantonale sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (LTPMD) entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023, un groupe de travail régional a été mis sur pied afin de planifier, développer et entretenir un réseau de mobilité cycliste quotidienne. Sous le pilotage du Service cantonal de la mobilité et de l'agglomération du Valais central, les communes de, Chalais, Chippis, Grône, Salquenen, St-Léonard et Sierre ont établi un plan sectoriel de la mobilité douce cycliste quotidienne pour le secteur de plaine et du bas des coteaux. Cette étude, menée par le bureau Citec ingénieurs conseils SA, a permis de définir les axes prioritaires reliant les différents villages, villes et zones d'attraction (commerciales ou pôles d'emplois) pour, à terme, pouvoir disposer d'un réseau cyclable continu et sécurisé. Cela a également permis de clairement identifier la hiérarchisation d'un schéma continu et coordonné, composé d'un réseau cantonal lui-même complété par des réseaux utilitaires principaux et secondaires. Ce plan sectoriel est actuellement en cours de validation par l'ensemble des communes concernées comme par le canton.

3.2 Réalisations achevées

Depuis la validation, en 2014, des seize mesures prioritaires d'aménagements cyclables, huit d'entre elles ont été réalisées, une est partiellement réalisée et deux autres sont en cours de réalisation. Les cinq restantes sont pour la plupart intégrées à des projets en cours d'homologation ou encore à l'étude, parfois en coordination avec les services cantonaux.

Des aménagements de bandes cyclable ont ainsi été créés ou complétés sur les routes et rues du Bois de Finges, de la Bonne-Eau, du Simplon, de Glarey, de Guillamo, de l'Industrie, de Lamberson, des Longs-Prés, de la Plaine, de Plantassage et de la Signièse, ainsi qu'au chemin des Pins.

Depuis 2021, les pistes cyclables ou voies de mobilité douce suivantes, ont été réalisées :

- La passerelle mixte piétons/vélos sur le Rhône à Pont Chalais,
- La prolongation du trottoir mixte du Pont du Rhône jusqu'au carrefour des Etourneaux, afin de relier le centre sportif des Ecosia,
- La réalisation de la partie avale de la voie de mobilité douce piétons/vélos entre la rue de l'Industrie et le TLH, rejoignant le cheminement existant en direction des berges du Rhône,
- Le passage entre la rue des Bouchià et Daval, offrant un accès sécurisé à la mobilité douce à l'ouest de la zone industriel de Daval.

A ce jour, le territoire sierrois compte ainsi un peu plus de 20 km de pistes, bandes et contre-sens cyclables et plus de 10 km de cheminements en site propre (situés en dehors des voies ouvertes au trafic automobile) partagés entre vélos et piétons. A cela, il convient d'ajouter les plus de trente zones à trafic modéré (20 ou 30 km/h) mises en place depuis 2000 sur la commune et dans lesquelles les modes doux trouvent un environnement routier propice à une mixité du trafic. Durant les dix dernières années, la mise en œuvre de ces principes s'est d'ailleurs renforcée comme le montre l'annexe 1 qui synthétise le développement des zones à trafic modéré ainsi que les éléments de sécurisation propres aux vélos.

3.3 Projets d'aménagement en cours

En fonction des ressources disponibles (humaines et financières), la ville de Sierre poursuit donc ses investissements à destination des modes doux selon le plan de mise en œuvre. La majorité de ces interventions nécessitent toutefois le respect de procédures d'autorisation ou d'approbation des plans dont la durée ne peut totalement être maîtrisée par la commune.

Ainsi les étapes suivantes de travaux ou de procédures touchant à des mesures favorables à l'usage des deux-roues, peuvent être citées pour 2024 :

- Achèvement programmé des travaux pour la partie nord de la voie de mobilité douce piétons/vélos TLH/Platanes et des aménagements de l'avenue des Platanes en zone modérée (30km/h), ce qui offrira une liaison directe et sécurisée du centre-ville vers les berges du Rhône pour les vélos.
- Balisage de bandes cyclables à la route de l'Hôpital, à la rue Saint-Georges, la rue de la Monderèche et du contre-sens cyclable du nord de la route des Liddes.
- Aménagements et marquage de zones d'accès pour les cycles à la zone industrielle de Daval depuis les berges du Rhône tant par l'est (via la route des Fermes) que l'ouest (via rue des Bouchià)
- Demande d'approbation des plans déposée au canton pour la réalisation d'un trottoir mixte à la route du Bois de Finges, afin de sécuriser cet axe de l'itinéraire national cyclable (route du Rhône n°1).
- Demande d'approbation des plans déposée au canton pour le réaménagement de l'avenue Max Huber en rue à vocation essentiellement urbaine, intégrant les principes d'une mixité de trafic avec une forte modération de la mobilité motorisée.
- Demande d'approbation de signalisation déposée au canton pour la mise en œuvre d'une zone 30km/h englobant les rues d'Orzival et du Stade.
- Mise à l'enquête coordonnée avec le service cantonal de la mobilité de la liaison de l'itinéraire cyclable entre les lieux-dits Ancien Sierre et Sous-Géronde en longeant la route cantonale T9 (Route de l'Escala).
- Mise à l'enquête de la connexion Ouest, qui intègre la problématique des cyclistes dans le carrefour Beaulieu, au même titre que les piétons et les transports publics et qui devrait à terme permettre d'envisager un contre-sens cyclable sur l'avenue Général-Guisan.
- Renforcement de l'offre en station de vélos en libre-service coordonnée sur l'ensemble de l'Agglomération du Valais central.
- Poursuite des installations de stationnement à destination des vélos également en coordination avec les programmes d'agglomération ou en coordination avec les CFF



3.4 Éléments routiers à venir

Les objectifs à venir ne manqueront pas. Leur concrétisation demeure toutefois souvent dépendante de l'avancement de projets dont l'acceptation constitue des préalables requis pour permettre le lancement des étapes suivantes :

- La réalisation du pont de Beaulieu et de la rampe d'accès Gare qui soulageront l'avenue Général-Guisan du trafic des transports publics libérant ainsi des espaces routiers potentiellement en faveur des modes doux.
- Le réaménagement du centre-ville avec notamment le traitement d'une traversée cyclable sécurisée est-ouest sur Général Guisan.
- Les aménagements urbains des routes de Riondaz, Guillamo et Signièse qui permettront une meilleure intégration des modes doux sur cet axe.
- Les aménagements urbains de la route du Rawyl et de l'avenue des Ecoles en coordination avec le canton qui faciliteront les mouvements cyclistes nord-sud au travers et par une route modérée.
- La concrétisation des principes de mobilité liés à la correction du Rhône notamment pour permettre une liaison Chippis-Ile Falcon.
- La résolution avec le canton de la discontinuité que constitue l'exploitation de la Gravière de Pont-Chalais sur les trajets de modes doux en rive gauche du Rhône.
- La mise en œuvre par étape du plan de mobilité douce quotidienne régional en coordination avec les communes voisines et le canton (cf. point 3.1).

Sur ce dernier élément il convient de préciser que ce plan sectoriel définit des axes permettant de relier les différentes communes entre elles et aux principaux pôles d'activité économique en empruntant des trajets offrant le maximum de sécurité et de confort pour les deux-roues. Au besoin ces routes seront adaptées ou complétées par des aménagements ad hoc. Une complémentarité des axes de niveau principal (réseau cantonal) avec les secondaires (compétence communale) a dicté l'établissement de ce maillage tout comme l'interconnexion des différentes communes pour offrir une continuité dans ces mouvements. Les temps de parcours, la cohérence des itinéraires, la sécurité des cyclistes tout comme leur confort d'usagers ont également été pris en compte au même titre bien entendu que les contraintes légales et normatives.

Cet outil réalisé sous la conduite du canton, par un bureau spécialisé avec la participation de toutes les communes concernées et l'appui de ProVélo, constituera au sens de la LTPMD une base à la planification régionale que les différents acteurs institutionnels devront mettre en œuvre dans un délai maximum de 20 ans.

Ce plan sectoriel est actuellement en attente d'une validation de la part de toutes les Autorités impliquées. La ville de Sierre a toutefois anticipé la réalisation de certains tronçons en les enregistrant dans les mesures projetées du plan d'agglomération de 5^{ème} génération qui devrait être déposé pour l'Agglo Valais central en début 2025. Ces tronçons pourraient donc, en cas de validation par la confédération, bénéficier d'un co-financement pour des travaux à mener entre 2028 et 2032.



3.5 Projets connexes

3.5.1 Stationnement

Comme déjà brièvement mentionné, outre la création de pistes, bandes et itinéraires vélos, la promotion de ce mode de transport demande également de répondre aux besoins de stationnement des deux-roues.

Actuellement, avec la réalisation de la « Vélo Station » mise en service au nord-est de la gare courant 2022, on ne compte pas moins de 1'000 places publiques pour vélos sur le territoire Sierrois. Plus de 40 % de ces places ont été créées durant ces quatre dernières années. Une grande partie de cette offre de stationnement a été mise en place à proximité d'établissements scolaires, afin de répondre aux besoins en augmentation des écoliers. Le développement de l'offre spécifique de stationnement a également permis de desservir les centres sportifs, les sites culturels ainsi que le centre-ville.

A cela, viendra encore se rajouter d'ici la fin 2024 environ 120 places supplémentaires pour vélos qui compléteront l'offre notamment autour de la gare, à proximité du Lac de Géronde, au Tennis Club d'Écossia ou sur l'Esplanade du Forum. La ville de Sierre poursuivra ses efforts dans ce sens notamment en intégrant la question du stationnement des vélos dans les projets qu'elle entreprend tant au niveau routier, qu'au niveau des aménagements urbains tout comme pour ses bâtiments. Des mesures spécifiques seront également intégrées dans les dispositions contenues dans la révision du règlement communal de construction actuellement en développement.

3.5.2 Vélos en libre-service

D'abord de manière individuelle, Sierre a mis sur pied dès 2018 un système de vélos en libre-service concentré sur 5 stations. L'intégration de ce système dans une vision globale et coordonnée au niveau de l'Agglo Valais central a ensuite permis dès 2022 d'étoffer l'offre initiale.

Actuellement, le réseau sur l'ensemble de l'Agglo Valais central ne compte pas moins de 88 stations et plus de 300 vélos à disposition. Les trois quarts sont équipés d'une assistance électrique. Sur le territoire de Sierre, les 16 stations en place comptabilisent environ 8'500 trajets sur les douze mois de référence 2023/24, Ces chiffres confirment la bonne acceptation de ce service par les utilisateurs. L'adhésion à ce système de prêts de vélos est également un bon vecteur de promotion pour les usagers occasionnels et confirme une tendance grandissante à vouloir privilégier les modes doux dans un rayon adapté (cf. annexe 2). Cette offre va encore se développer notamment si l'on tient compte du potentiel constitué par l'installation de stations par des partenaires privés sur leurs sites à destination de leurs employés ou de leur clientèle.

3.5.3 Sensibilisation

En parallèle au développement ou à l'adaptation de ses infrastructures, la ville de Sierre promeut la pratique du vélo. Elle s'engage dans des manifestations telle que la Slow-Up. Elle confie des mandats à Pro Vélo pour l'organisation de cours à destination des familles ou des écoliers. Des ateliers techniques de réparation de vélo sont mis sur pied. La PRVC organise en outre des sorties accompagnées d'écoliers pour les sensibiliser à la place du vélo dans le trafic. Ces actions visent également à favoriser la part modale du vélo dans les déplacements urbains.

On peut également rappeler que depuis bientôt vingt ans, des campagnes d'aides à l'acquisition de vélos classiques ou électriques sont menées (cf. annexe 3). Depuis leur lancement, le total cumulé de ces appuis financiers communaux représente près de CHF 320'000.– pour plus de 600 aides accordées aux citoyens sierrois. Finalement, il faut également mettre en exergue le fait que la commune de Sierre a accepté le passage de 7 courses cyclistes populaires, amateurs ou professionnels sur son territoire entre 2023 et 2024 avec en point d'orgue le départ d'une étape du Giro en 2023.

Mis bout à bout, tous ces éléments contribuent sans nul doute à la promotion de la pratique cycliste et sont soutenus par la commune.



3.6 Aspects financiers

La gestion financière des actions portant sur les modes doux, est centralisée dans deux rubriques comptables individualisées depuis 2013. Ce choix a permis également de souligner les efforts communaux en terme de fonctionnement ou d'investissement consentis au bénéfice des modes doux. Ceux-ci étaient auparavant intégrés dans les comptes routiers sans possibilités de distinction.

Le compte 6150.3130.02 (ancien 70.210.314.38) enregistre les frais d'exploitation liés aux modes doux, pour une dépense moyenne annuelle passée progressivement de CHF 30'000.– à CHF 50'000.–. Cette charge est principalement en lien avec l'exploitation des vélos en libre-service.

Le compte d'investissement 6150.5010.11 (ancien 70.210.501.88) intègre les dépenses pour des nouveaux ouvrages ou des adaptations spécifiquement destinés aux modes doux (piétons et vélos). La moyenne des dépenses annuelles entre 2013 et 2017 représentait environ CHF 75'000.–. Dès 2018 cette moyenne annuelle dépasse CHF 440'000.–. Il faut également rappeler que les aménagements spécifiques aux deux-roues, réalisés dans le cadre de travaux routiers usuels, sont directement intégrés aux coûts de l'ouvrage principal et représentent des sommes du même ordre de grandeur sans qu'elles soient identifiées individuellement.

4 Suivi et développement des projets

Sur la base des documents établis et études en cours décrites au chapitre 3.1, la ville de Sierre par son service des travaux publics et de la mobilité, poursuit la mise en place d'un réseau cyclable cohérent. Des éléments de planification territoriale permettent également de transposer à plus long terme certains objectifs.

La mise en œuvre de ces interventions nécessitent une coordination fine avec des projets connexes tant cantonaux que régionaux. Cette coordination nécessite également, comme pour toutes les objets routiers, de tenir compte des projets des services tiers pour les différents réseaux notamment souterrains afin de permettre des interventions ciblées réduisant tant que faire se peut leur impact sur les riverains.

Pour mener à bien ces projets, nos services s'entourent de bureaux spécialisés en mobilité. Dans les cas nécessitant des réaménagements importants de rues, l'appui d'urbanistes ou d'ingénieurs civils est également sollicité par le biais d'appel d'offres, de mandats d'études parallèles voire de concours. Non seulement les problématiques des cyclistes sont examinées mais également celles concernant les piétons, les transports publics et bien sûr le trafic automobile, que cela soit en phase définitive comme durant les phases intermédiaires de chantier.

De cas en cas et lorsque cela s'avère pertinent l'avis d'intervenants externes est demandé comme cela a déjà été le cas avec Pro Vélo tout comme avec des exploitants de transports régionaux de voyageurs. Des associations comme Procap pour les questions des personnes à mobilité réduite ou encore la fédération suisse des aveugles et malvoyants pour l'intégration de leur problématique spécifique sont également consultés en cas de besoins. Cette énumération, loin d'être exhaustive démontre, si besoin était, la diversité des intérêts en jeu lorsque l'aménagement des espaces publics est en jeu.

Finalement il convient également de rappeler que d'étroites collaborations sont entretenues avec les services spécialisés cantonaux que cela soit avec les diverses sections du service de la mobilité comme avec la commission cantonale de signalisation routière.

Tous ces éléments mis bout à bout démontrent la complexité des interventions en milieux urbains surtout en rappelant que les contraintes normatives, environnementales et législatives ne cessent d'augmenter. Il est donc nécessaire de garder une vue d'ensemble lors de choix afin que la commission de l'exécutif en charge des travaux publics et de la mobilité puisse définir les options retenues sans se focaliser sur une problématique spécifique au détriment des autres. Cela est d'autant plus vrai que certaines des attentes des divers groupes d'utilisateurs peuvent se révéler contradictoires voire opposées.

5 Conclusion

Le Conseil municipal porte depuis des années un effort particulier en vue de favoriser les déplacements des deux-roues. Partout où cela est possible des améliorations ont été, sont ou seront entreprises.

Malgré cela l'avancement des actions en la matière peut parfois apparaître comme trop lent ou trop timide. Il faut toutefois garder à l'esprit que les mesures les plus attendues sont souvent tributaires de l'avancement de projets de grande ampleur comme c'est le cas pour l'aménagement du centre-ville. Les autres mesures demeurent pour leurs parts soumises à des procédures d'approbation dont le rythme n'est pas toujours en adéquation avec les attentes des usagers.

Fort des constats réjouissants relevés en terme d'utilisation des éléments mis en place, le Conseil municipal maintient donc, comme déjà dit en 2020, sa volonté de poursuivre la réalisation des mesures identifiées dans le but de mettre à disposition des cyclistes un réseau sécurisé sur l'ensemble du territoire communal. De plus, la ville travaille en étroite collaboration avec le service de la mobilité du canton et les autres communes voisines afin de favoriser l'émergence d'un réseau cyclable régional.

Dans ce sens, le Conseil municipal juge que les travaux et études en cours répondent à la demande du postulat d'actualisation de sa stratégie vélo notamment par le plan directeur de la mobilité ainsi que par le plan sectoriel de mobilité douce quotidienne. Ces stratégies font l'objet d'une coordination au niveau du canton, de l'Agglo et des communes afin de permettre le développement de réseaux unifiés et interconnectés.

La création d'un groupe technique vélo dont le but serait de planifier et de réaliser des mesures locales est souhaité par le postulat. Le Conseil municipal a jusqu'ici motivé ses décisions en se basant sur un panel de spécialistes ou de consultants, privés comme institutionnels, dont les compétences en matière de mobilité, notamment pour les modes doux, ont permis de développer une planification réaliste et de la mettre graduellement en œuvre par des mesures ciblées. Il n'est pas choquant que des lectures différentes peuvent émaner des usagers dont les attentes ne tiennent pas forcément compte de l'ensemble des contraintes techniques, financières ou simplement organisationnelle que notre Municipalité ne peut pour sa part ignorer.

La mise en œuvre d'un groupe supplémentaire ou d'une commission institutionnalisée pourrait de plus contribuer à alourdir les procédures d'études et complexifier les phases décisionnelles en rajoutant un échelon supplémentaire de consultation formelle (quand bien même cela se fait déjà dans tous les cas nécessaires). La nature exclusive de ce groupe pourrait en outre constituer un signal inadéquat pour les autres usagers des espaces routiers en privilégiant une thématique au détriment des autres. Finalement et c'est là le principal risque qui pourrait émaner de la constitution de ce groupe technique : c'est que ses initiateurs peinent à voire concrétisées leurs intentions car les ressources communales disponibles n'iront pas forcément en augmentant. La frustration qui pourrait en découler pourrait ainsi avoir un effet contre-productif.

Il apparaît toutefois indispensable d'améliorer la communication afin de permettre aux différents groupes d'intérêt, liés notamment à la pratique du vélo, de prendre connaissance de manière plus détaillée des nombreux projets lancés dans ce domaine. Il conviendra dans ce sens de les rendre attentifs à la complexité des éléments à résoudre tant du point de vue technique, que financier ou simplement procédural.

Afin de permettre ces échanges, le Conseil municipal charge le service des travaux publics et de la mobilité de mettre sur pied une rencontre, au minimum annuelle, avec une représentation de l'association Pro Velo afin de permettre des échanges d'informations sur les projets en cours et également pour enregistrer un bilan « utilisateurs » des infrastructures cyclables en place.

En conclusion, le Conseil municipal reste persuadé que la promotion active et concrète des mobilités douces fait partie de la réponse à la complexité croissante de la gestion du trafic en zone urbaine, il maintiendra donc sa volonté de développement de ces modes de déplacement tout comme il le fait avec les transports publics.


Pierre Berthod
Président


Benoît Emery
Secrétaire municipal

Sierre, le 12 décembre 2024

Annexes :

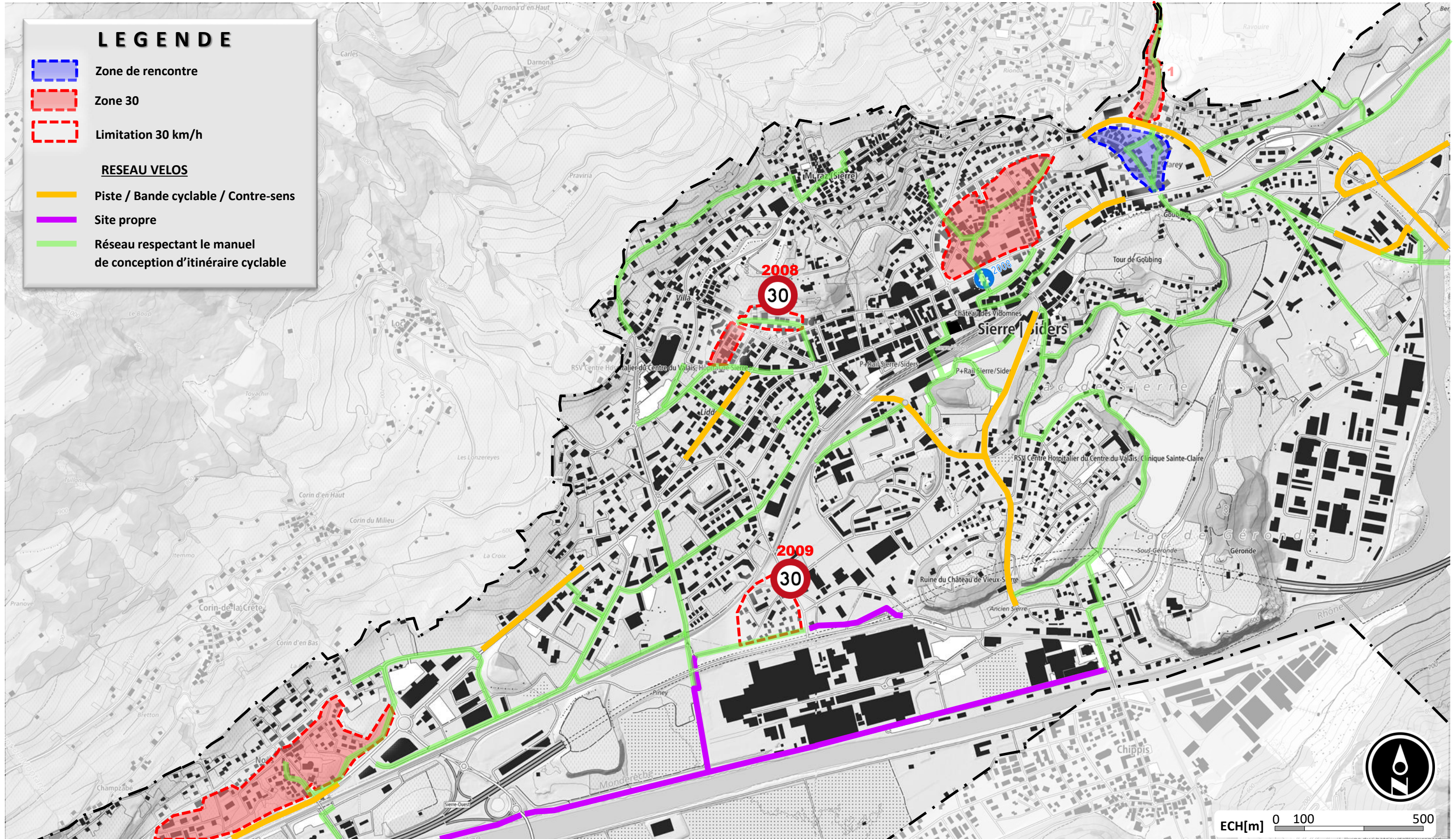
1. [Evolution des zones modérées et des parcours vélos 2010-2024](#)
2. [Statistiques d'utilisation des vélos en libre-service](#)
3. [Programme d'aide à l'acquisition des deux-roues](#)



SIÈRE / NOËS

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT DECEMBRE 2010





GRANGES

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT DECEMBRE 2010

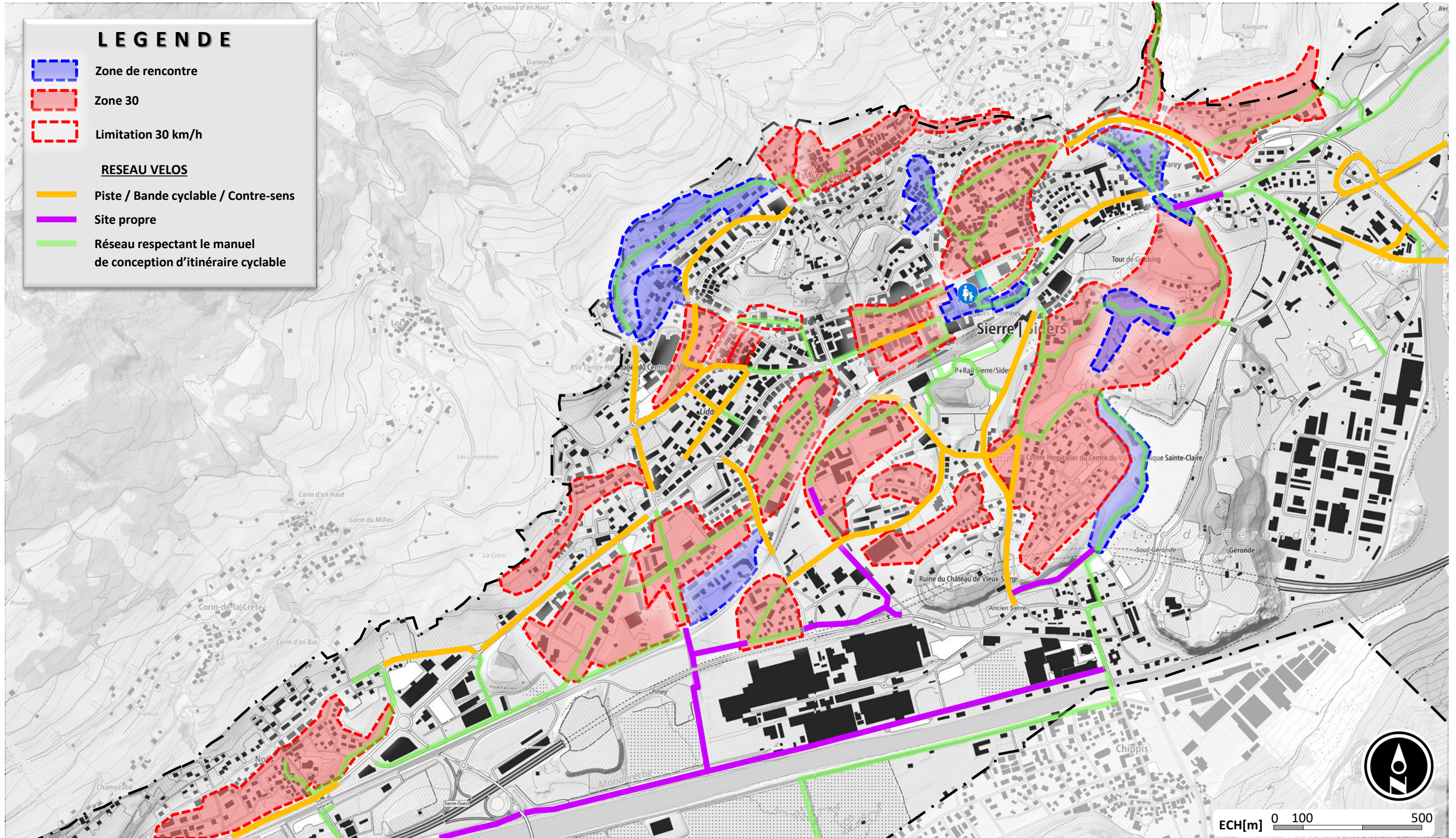




SIÈRE / NOËS

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT 2024

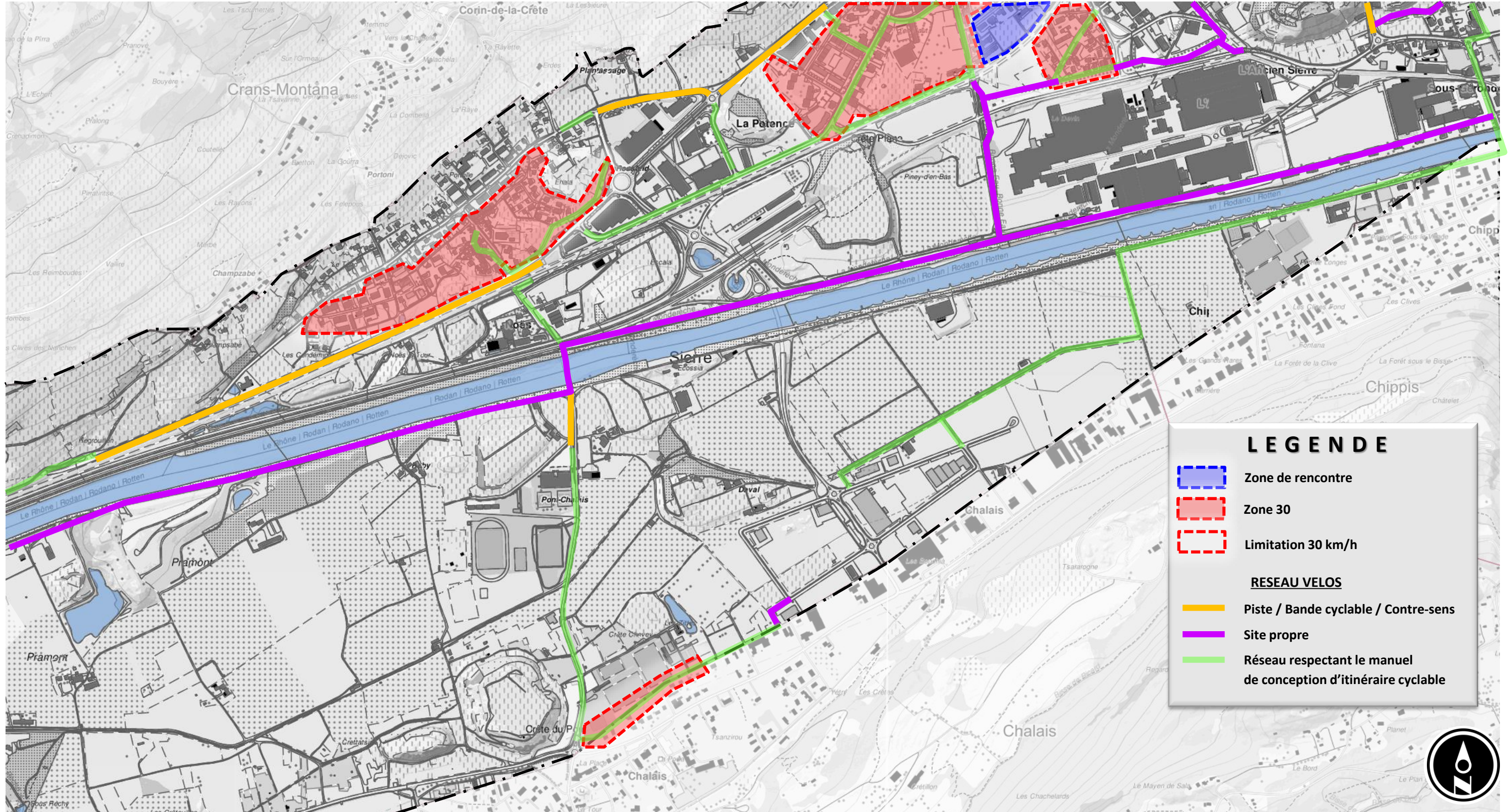




NOËS / DAVAL

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT 2024

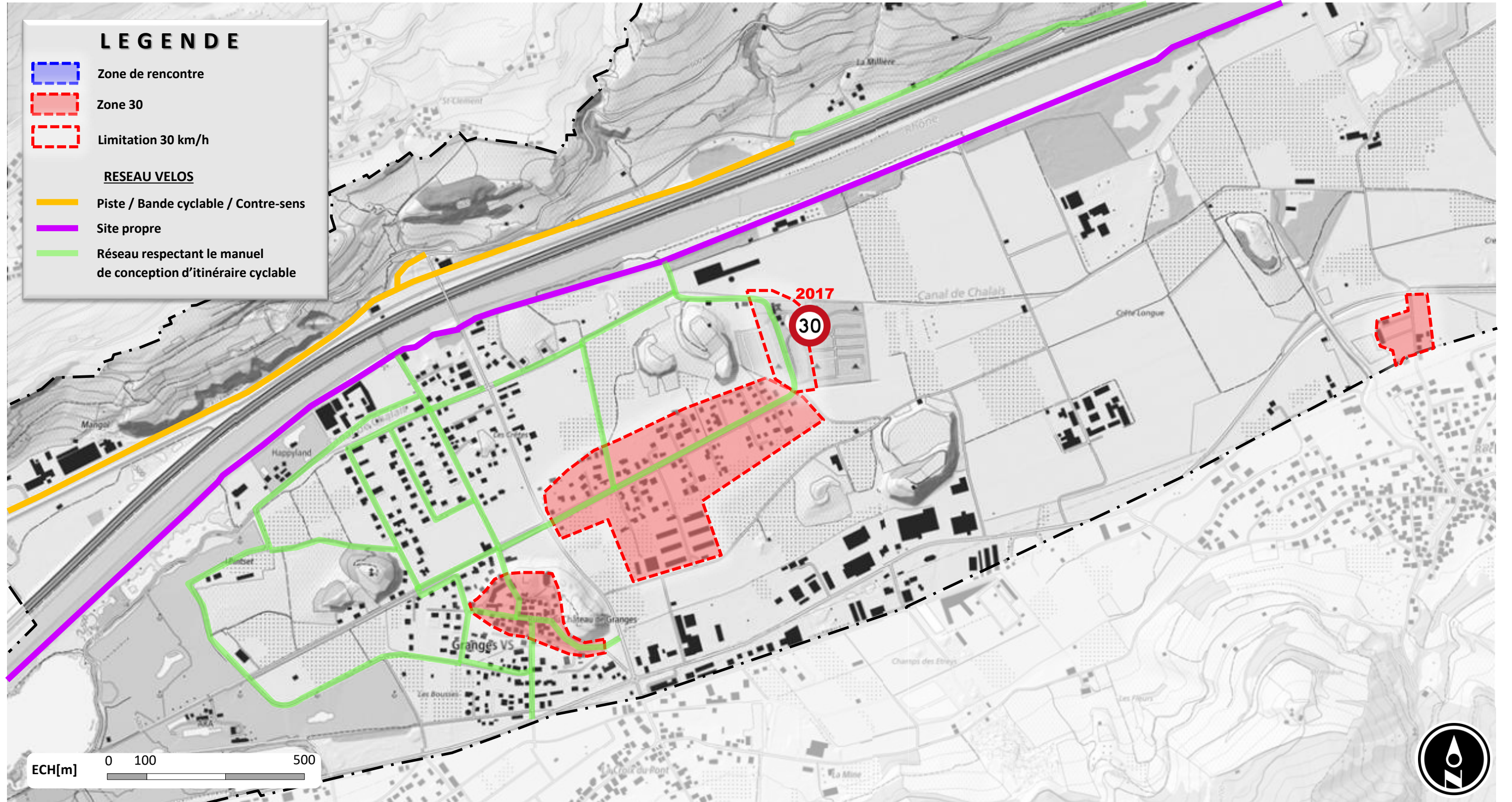




GRANGES

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT 2024



BILAN ANNUEL

_ À l'échelle de l'agglomération

13 communes

88 stations

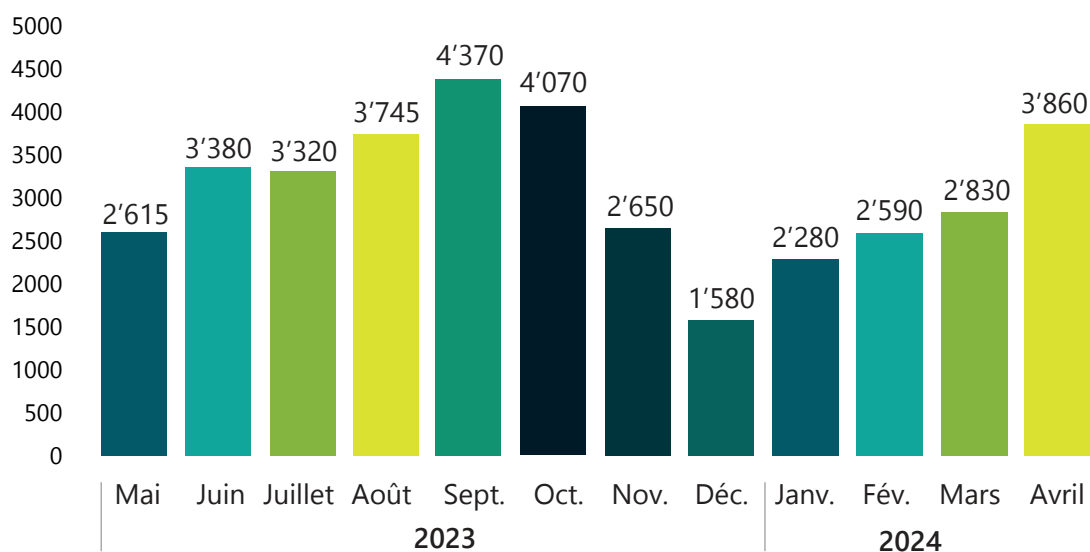
300 vélos à disposition

37'300 trajets réalisés

1'900 utilisateurs

100 trajets/jour en moyenne

Nombre de trajets



_ Ville de Sierre

du 01.05.2023
au 30.04.2024

Top 10 des trajets les plus parcourus

Trajets (dans les deux sens)	Nombre
1. Sierre, gare sud - Technopôle	2'653
2. Sierre, gare sud - AluInfra 1, Sierre	580
3. Sierre, gare nord - Hôpital / ECAV	475
4. Sierre, gare sud - AluInfra 2, Sierre	449
5. Technopôle - Technopôle	166
6. Sierre, gare nord - Technopôle	152
7. Sierre, gare nord - Piscine de Guillamo	151
8. Sierre, gare nord - Rte de Déjot Vy, 5 Miège	145
9. Sierre, gare nord - Muraz, Sierre	138
10. Technopôle - Chalais, téléphérique	134

Répartition des déplacements

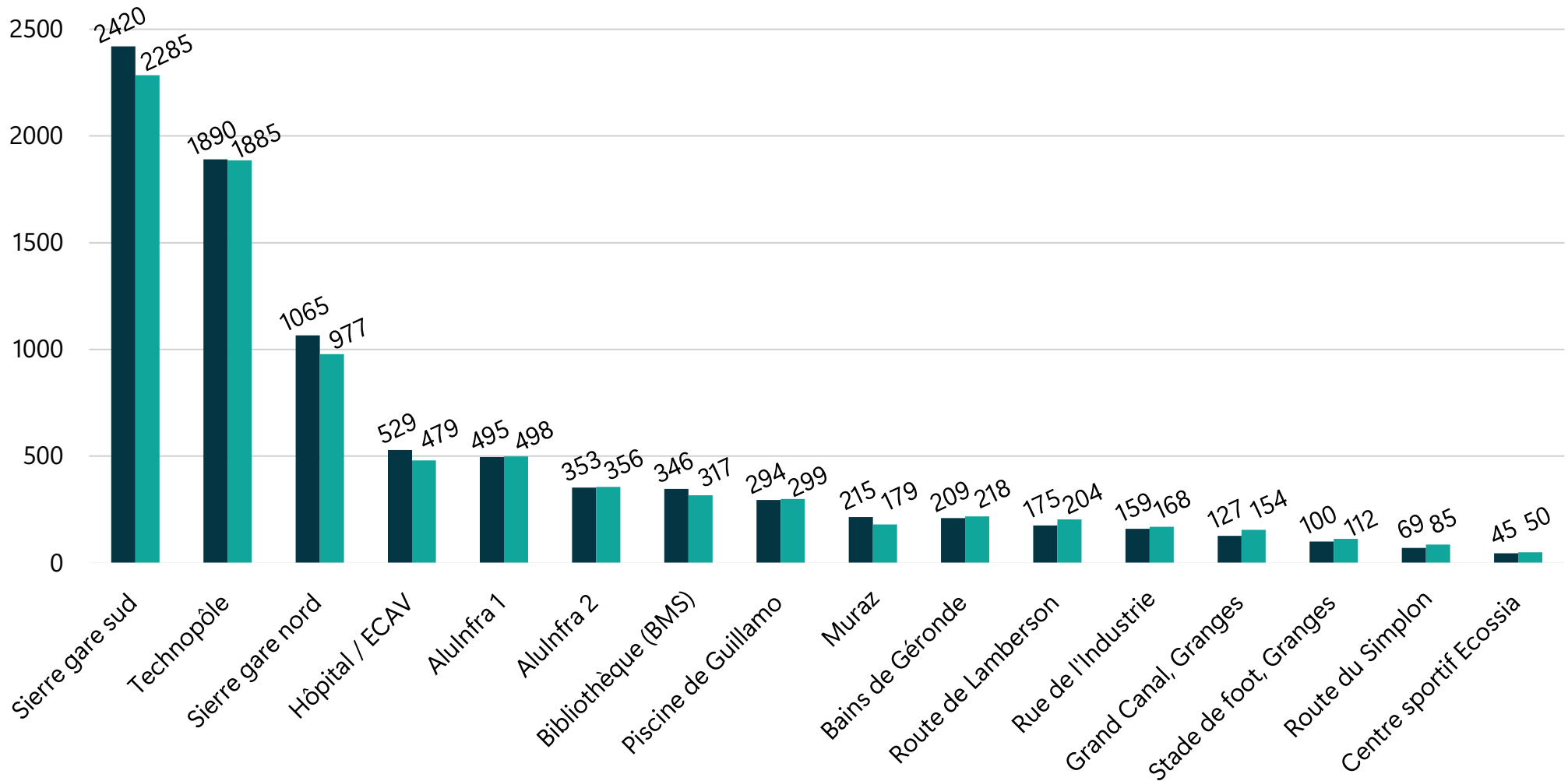
Communes (dans les deux sens)	Pourcentage
Sierre	76%
Noble-Contrée	10%
Chalais	7%
Autres (<5%)	7%

_Ville de Sierre

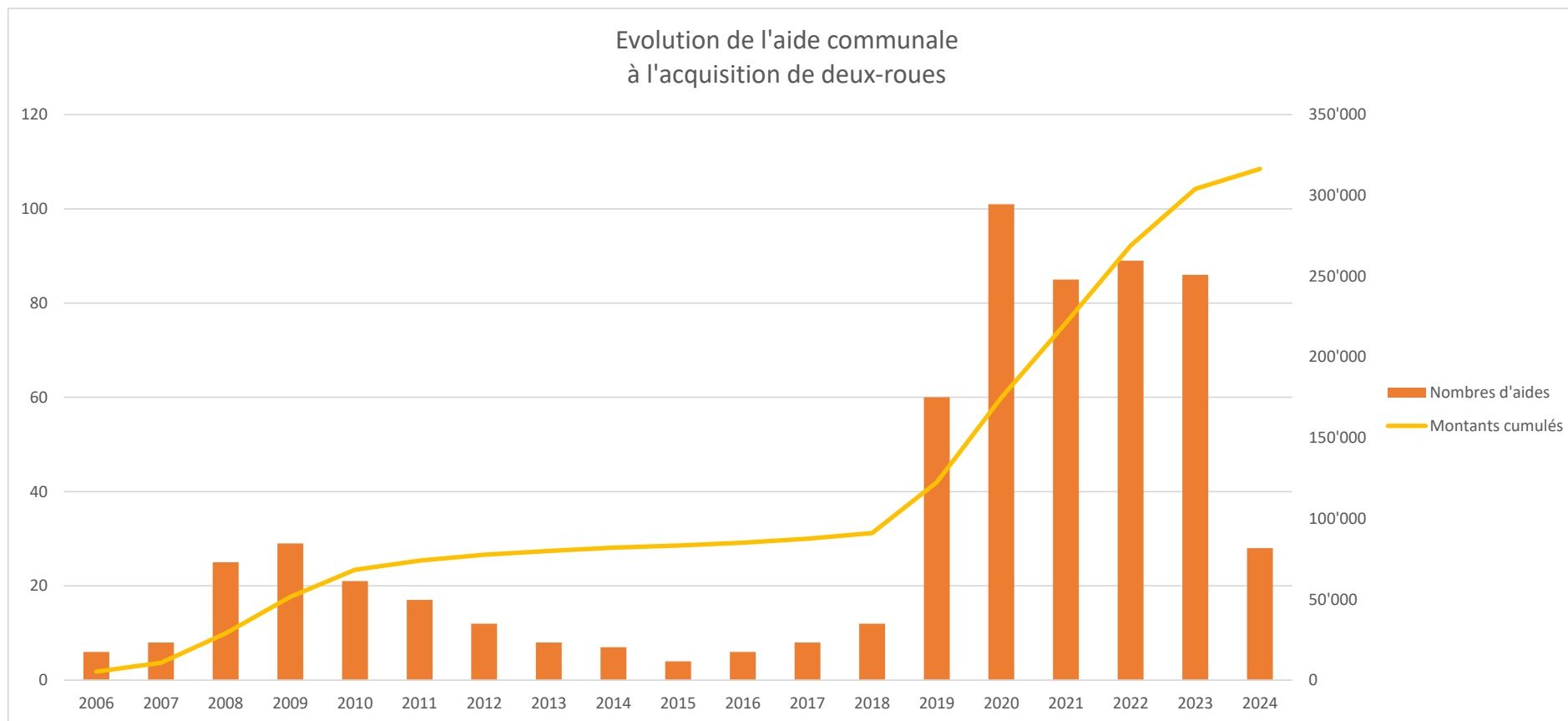
du 01.05.2023
au 30.04.2024

Départs / arrivées par station

Total : ■ 8'266 ■ Arrivée
■ 8'491 ■ Départ



Programme de soutien aux deux-roues



Remarque : Depuis 2019, l'octroi de subvention ne s'est plus limité aux deux-roues électriques, l'achat de vélos mécaniques neufs a également été intégré dans le programme de soutien
Etat au 13.06.2024