



RAPPORT
DU CONSEIL MUNICIPAL
AU
CONSEIL GENERAL

Traitement du postulat pour des pistes et des bandes cyclables sécurisées et plus étendues sur le territoire sierrois (développé et accepté en séance du Conseil général du 11.12.2019)

Décembre 2020

1 TEXTE DU POSTULAT

L'AdG déposait en séance du Conseil général du 2 octobre 2019 le postulat signé par Mme Murielle Glassier et M. Aurelian Mascitti intitulé « pour des pistes et des bandes cyclables sécurisées et plus étendues sur le territoire sierrois ». Lors du plenum du 11 décembre 2019, ce postulat, dont le texte suit, était accepté.

Postulat pour des pistes cyclables sécurisées et plus étendues sur le territoire sierrois

Cela fait plusieurs années que le vélo et le vélo électrique deviennent un moyen de transport en plus d'un loisir ou d'un sport. Il suffit de regarder le parking à vélo de la gare de Sierre pour voir à quel point le vélo prend de l'importance au quotidien. Ce parking est d'ailleurs maintenant trop petit pour y accueillir tous les vélos et autres deux roues.

Malgré cette progression de la petite reine, les conditions d'aménagements des routes et de la ville en générale ne se sont toujours pas améliorées pour rendre la cohabitation entre le vélo et les automobiles agréables et surtout sans danger. Les enfants par exemple, qui pourraient se rendre à l'école en vélo, ne peuvent le faire car leurs parents ont peur pour eux et il n'y a pas que les écoliers dans ce cas-là, c'est le cas également pour des personnes âgées ou moins âgées. Disons-le il faut être presque téméraires pour oser traverser la ville sans emprunter un trottoir... Concernant les écoliers, une étude de Cycling Switzerland révélait d'ailleurs que plus de 50% des écoliers aimeraient se rendre à l'école en vélo. Nous nous devons de leur offrir cette possibilité.

En effet, rares sont les endroits où les pistes ou bandes cyclables sont suffisamment présentes et balisées pour rouler en sécurité. Cela mène malheureusement des cyclistes à monter sur le trottoir ou passer dans des endroits inadaptés ce qui crée de la tension entre les différents usagers de la route.

Depuis quelques années, d'importantes sommes sont réservées pour l'aménagement de la mobilité douce cependant, chaque année au moment des comptes, on constate que ces sommes ne sont pas utilisées. Il est temps de réellement faire avancer la mobilité douce si la ville veut rendre le trafic plus fluide et la ville plus agréable.

Conclusion :

Par ce postulat, nous demandons à la Municipalité de Sierre de développer des aménagements et de remettre en état des pistes et bandes cyclables sécurisées pour favoriser la mobilité douce pour tous les utilisateurs.

Une séance d'échange a été mise sur pied le 16 janvier 2020 afin de permettre aux postulants de préciser leurs attentes aux responsables politiques et administratifs de ces dossiers. Ces derniers ont de leur côté présenté les éléments relatifs à la mobilité des deux-roues appliqués et mis en œuvre par la Ville de Sierre.

Le Conseil municipal répond donc à ce postulat dans le délai fixé par l'article 38 du règlement du Conseil général par le présent rapport traitant des aménagements cyclables (itinéraire, voie, piste et bande cyclable) réalisés ou à réaliser sur le territoire sierrois.



2 REPONSE

2.1 Rappel

Depuis des dizaines d'années, l'approche de la mobilité en Suisse répond à des critères multimodaux, c'est-à-dire qui passe 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 modérées. Les zones de rencontre et autres zones 30km/h se sont largement répandues. Elles sont aujourd'hui largement acceptées et font partie du quotidien des usagers. 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 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 souvent saturées dans les grandes agglomérations.

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 » visait à permettre de relier les principaux pôles d'attraction constitués par les structures publiques majeures ainsi que les écoles. L'objectif premier de cette étude était 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.

En 2014, la Ville de Sierre chargeait le bureau spécialisé bis (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 listait 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 devaient être renforcées pour permettre au dossier d'avancer 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. Finalement 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.

2.2 Réalisations achevées

Depuis la validation, en 2014, de ces 16 mesures, cinq d'entre elles ont été réalisées, une est partiellement réalisée et deux autres sont en cours de réalisation. Les autres mesures sont pour la plupart dépendantes d'autres à l'étude ou en cours d'homologation. Ainsi des aménagements ont été créés sur les routes et rues de la Bonne-Eau, du Simplon, de Glarey, de la Signièse, de Guillamo, de la Plaine, des Longs-Prés, du Lamberson, de l'Industrie ainsi qu'au chemin des Pins.



Ce qui fait, qu'aujourd'hui le territoire Sierrois ne compte pas moins de 20 km de pistes, bandes et contre-sens cyclables. Plus 10 km de cheminements partagés vélos/piétons hors trafic en site propre. 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.

2.3 Projets en cours

La Ville de Sierre poursuit ces investissements dont l'avancement dépend toujours des autorisations et des budgets à obtenir. Des chantiers majeurs sont ainsi en cours ou en phase de démarrage. On pourra ainsi citer pour 2021, des travaux pour :

- La passerelle mixte piétons/vélos sur le Rhône à Pont Chalais.
- La prolongation du trottoir mixte piétons/vélos du Pont du Rhône jusqu'au carrefour des Etourneaux, afin de relier le centre sportif d'Ecossia.
- 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.
- La mise à l'enquête de la partie amont de cette voie qui finalisera la liaison du centre vers les Berges du Rhône.
- Diverses réalisations de bandes cyclables à la rue de Plantassage, route du Bois de Finges, ainsi que complément de marquage au carrefour Sous-Géronde/Lacs.

2.4 Eléments à venir

Il restera encore des mesures dont la réalisation est souvent liée à des objets plus complexes et dont souvent les procédures d'homologation se heurtent à des difficultés, comme, par exemple :

- Le réaménagement du centre-ville.
- La réalisation du pont de Beaulieu et de la rampe d'accès Gare.
- Le réaménagement urbain des routes de Riondaz, Guillamo et Signièse.
- L'axe de mobilité douce du projet Rhône 3

2.5 Aspects financiers

Concernant les comptes dédiés aux modes doux, il y a lieu de rappeler que le Conseil a ouvert deux rubriques à partir de 2013 pour y comptabiliser les dépenses relatives à ces travaux, auparavant intégrés aux comptes généraux routiers.

Le compte 70.210.314.38 enregistre les frais d'exploitation liés aux modes doux : une dépense moyenne annuelle de Fr. 30'000.- principalement pour les systèmes de vélos-libres service y a été constatée.

Le compte d'investissement 70.210.501.88 intègre les dépenses pour des nouveaux ouvrages ou des adaptations significatives pour les modes doux (piétons et vélos). La moyenne des dépenses depuis 2013 représente environ Fr. 75'000.- avec un maximum de Fr. 200'000 en 2018. De très importants travaux sont consignés au budget de ce compte avec la réalisation de la passerelle sur le Rhône à Pont-Chalais, elle-même destinée à la mobilité douce, ainsi que la réalisation de la première partie de la liaison piétons/vélos entre le centre-ville et la zone de Condémines-TLH. Ces travaux ont malheureusement été retardé pour des questions procédurales et la pandémie de cette année n'a pas favoriser leur développement rapide mais le Conseil municipal compte pouvoir inaugurer ces deux objets en 2021.



2.6 **Problématiques connexes**

2.6.1 **Stationnement**

Outre la création de pistes, bandes ou itinéraires vélos, la promotion de ce mode de transport demande également de répondre aux besoins de stationnement des deux-roues.

Actuellement, sur le territoire Sierrois, on compte environ 770 places publiques pour vélos, dont plus de 40% créées ces deux dernières années. La majorité de cette offre de stationnements a été mise en place à proximité d'établissements scolaires, afin de répondre au besoin en augmentation des écoliers. Le développement d'emplacement de stationnement a également permis de desservir les centres sportifs, les lieux culturels ainsi que le centre-ville.

A ce sujet, il faut rappeler que le projet de pérennisation de l'actuelle offre de parking pour deux-roues de la gare (actuellement majoritairement située sur des terrains à bâtir) fait actuellement l'objet d'une consultation finale auprès des CFF avant sa mise à l'enquête. Cette « Vélo station » permettra de proposer quelque 200 places de places couvertes à côté de l'office du tourisme et elle viendra compléter les 48 places réalisées au sud des voies en 2019 et les près de 80 places couvertes de l'école de commerce à proximité de la passerelle qui enjambe les voies CFF.

La Ville de Sierre entend poursuivre ses efforts dans ce sens en s'appuyant également sur une mesure de l'agglomération du Valais central qui cherche également à promouvoir ces infrastructures.

2.6.2 **Vélos en libre-service**

Sierre a investi dans la mise en place d'un système de vélos en libre-service. Ce système pensé principalement pour répondre à des besoins pendulaires aurait dû se développer au niveau territorial ainsi que du nombre de vélos mis à disposition avec une participation d'acteurs privés en appui à l'investissement public. Force est de constater que les conditions proposées par l'exploitant des stations de prêt peinent à séduire d'autres partenaires. Cette problématique est également rencontrée à Sion.

Cette offre répond toutefois à une réelle attente des usagers occasionnels comme le montre [l'annexe 2](#). Il est donc envisagé de développer un système coordonné sur l'ensemble des communes de l'Agglo Valais central. Le développement de ce système constitue une action forte en terme de promotion des mobilités douces et la Ville de Sierre entend l'appuyer.

2.6.3 **Promotion**

La société de développement de Sierre, Salgesch et Environs a pour sa part saisi tout l'intérêt du cyclotourisme. Que celui-ci soit sportif ou d'agrément, des actions sont en cours afin d'identifier la destination Sierre avec une réelle offre pour les amateurs de la petite reine. Des racks de recharge pour vélos électriques ont déjà été installés avec l'appui de la conférence des présidents du district. Et actuellement, une procédure a été lancée afin d'actualiser les anciens itinéraires régionaux que Sierre Région avait mis en place.

2.6.4 **Sensibilisation**

En plus du développement ou de l'adaptation de ses infrastructures, la Ville de Sierre promeut la pratique du vélo que ce soit par son engagement dans des manifestations telle la Slow-Up, par le soutien à des cours TCS pour cyclistes destinés aux familles ou encore par des sorties accompagnées par la police pour sensibiliser les écoliers à la place du vélo dans le trafic.

Depuis bientôt quinze ans, des mesures d'aides à l'acquisition de vélos classiques ou électriques ([cf annexe 3](#)) complètent ces actions qui tendent toutes à augmenter la part du vélo dans des déplacements urbains. Depuis leur lancement, le total cumulé de ces appuis financiers communaux représente près de Fr. 180'000.- pour plus de 300 aides accordées aux citoyens sierrois.



3 Conclusion

Le Conseil municipal porte depuis plusieurs années déjà un effort particulier en vue de favoriser les cyclistes. 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 projet de plus 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.

Le Conseil municipal entend donc poursuivre la réalisation des mesures déjà identifiées dans l'objectif de mettre à disposition des cyclistes un réseau sécurisé sur l'ensemble du territoire communal. Il procédera régulièrement à une actualisation des besoins en y associant également le Service cantonal de la Mobilité qui a pour mission de développer une stratégie similaire mais à l'échelle cantonale pour la création d'un réseau à plus longue distance.

Sierre, le 16 décembre 2020

Pierre Berthod
Président

Jérôme Crettol
Secrétaire municipal

Annexes :

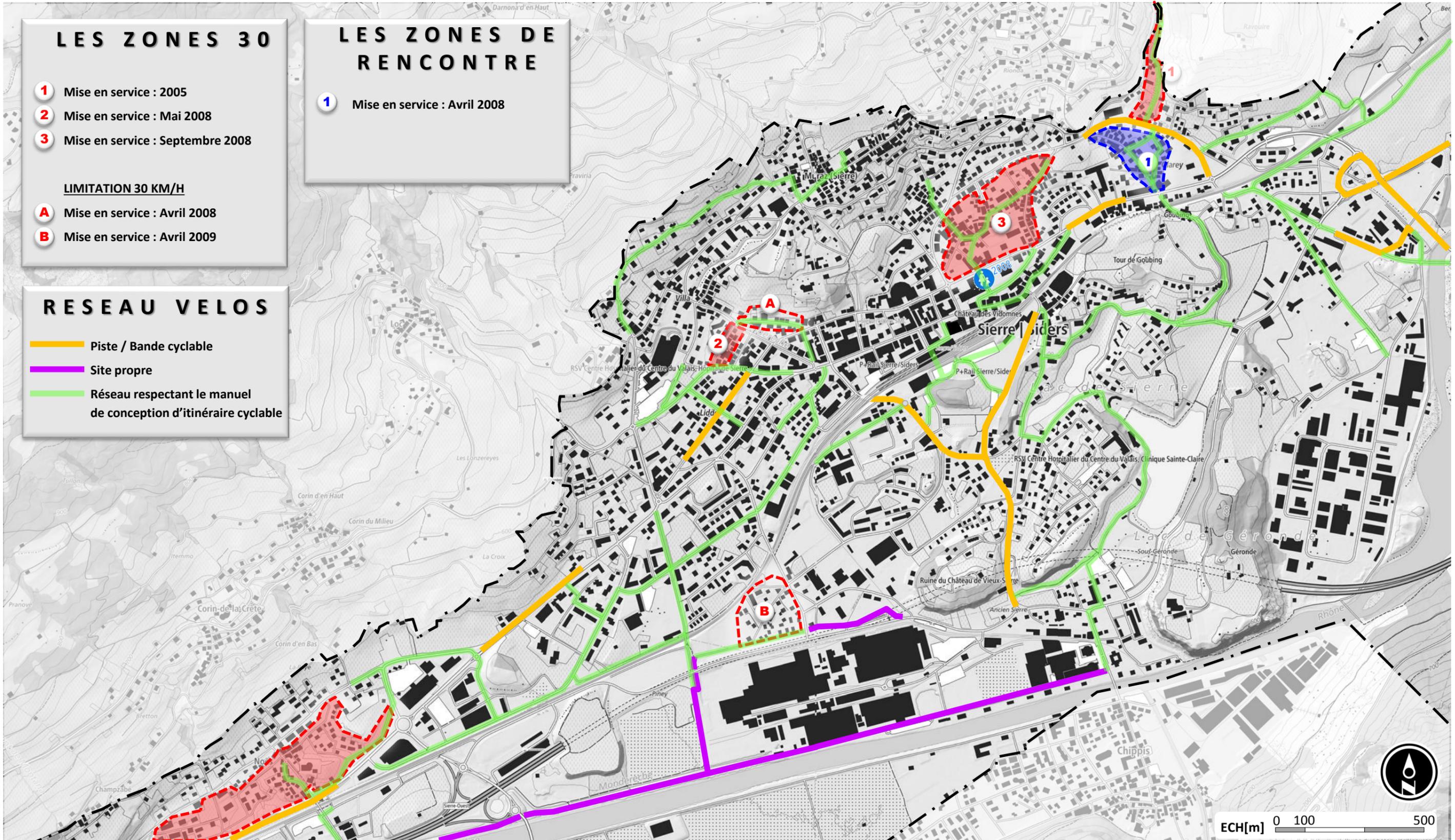
1. [Evolution des zones modérées et des parcours vélos 2010-2020](#)
2. [Statistiques d'utilisation des vélos en libre-service](#)
3. [Programme d'aide à l'acquisition des deux-roues](#)



SIÈRE / NOËS

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT DECEMBRE 2010



LES ZONES 30

- 1** Mise en service : 2005
- 2** Mise en service : Mai 2008
- 3** Mise en service : Septembre 2008

LIMITATION 30 KM/H

- A** Mise en service : Avril 2008
- B** Mise en service : Avril 2009

LES ZONES DE RENCONTRE

- 1** Mise en service : Avril 2008

RESEAU VELOS

- Piste / Bande cyclable
- Site propre
- Réseau respectant le manuel de conception d'itinéraire cyclable

ECH[m] 0 100 500

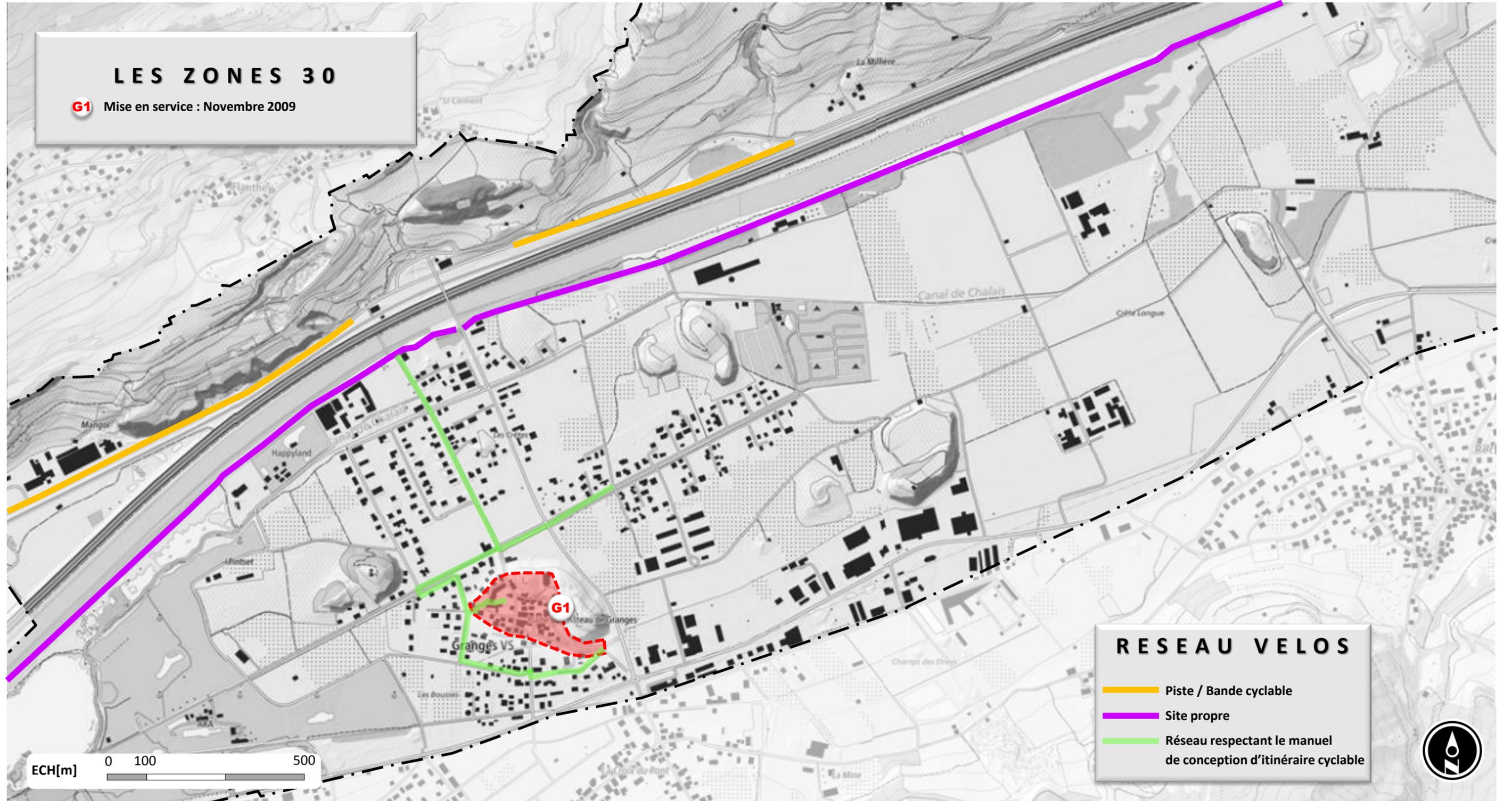




GRANGES

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT DECEMBRE 2010





SIÈRE / NOËS

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT DECEMBRE 2020

LES ZONES 30

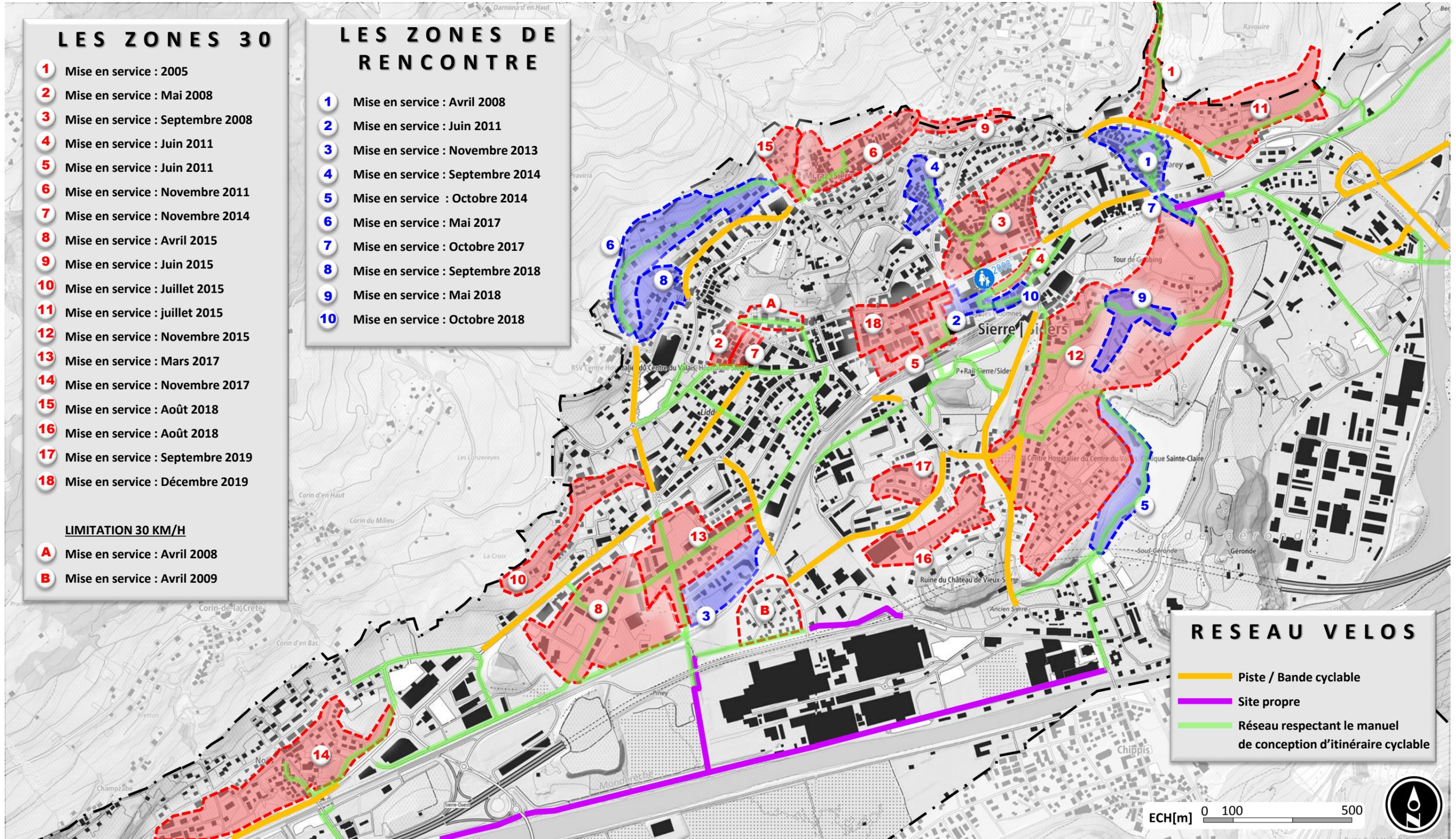
- 1 Mise en service : 2005
- 2 Mise en service : Mai 2008
- 3 Mise en service : Septembre 2008
- 4 Mise en service : Juin 2011
- 5 Mise en service : Juin 2011
- 6 Mise en service : Novembre 2011
- 7 Mise en service : Novembre 2014
- 8 Mise en service : Avril 2015
- 9 Mise en service : Juin 2015
- 10 Mise en service : Juillet 2015
- 11 Mise en service : juillet 2015
- 12 Mise en service : Novembre 2015
- 13 Mise en service : Mars 2017
- 14 Mise en service : Novembre 2017
- 15 Mise en service : Août 2018
- 16 Mise en service : Août 2018
- 17 Mise en service : Septembre 2019
- 18 Mise en service : Décembre 2019

LIMITATION 30 KM/H

- A Mise en service : Avril 2008
- B Mise en service : Avril 2009

LES ZONES DE RENCONTRE

- 1 Mise en service : Avril 2008
- 2 Mise en service : Juin 2011
- 3 Mise en service : Novembre 2013
- 4 Mise en service : Septembre 2014
- 5 Mise en service : Octobre 2014
- 6 Mise en service : Mai 2017
- 7 Mise en service : Octobre 2017
- 8 Mise en service : Septembre 2018
- 9 Mise en service : Mai 2018
- 10 Mise en service : Octobre 2018



RESEAU VELOS

- Piste / Bande cyclable
- Site propre
- Réseau respectant le manuel de conception d'itinéraire cyclable

ECH[m] 0 100 500

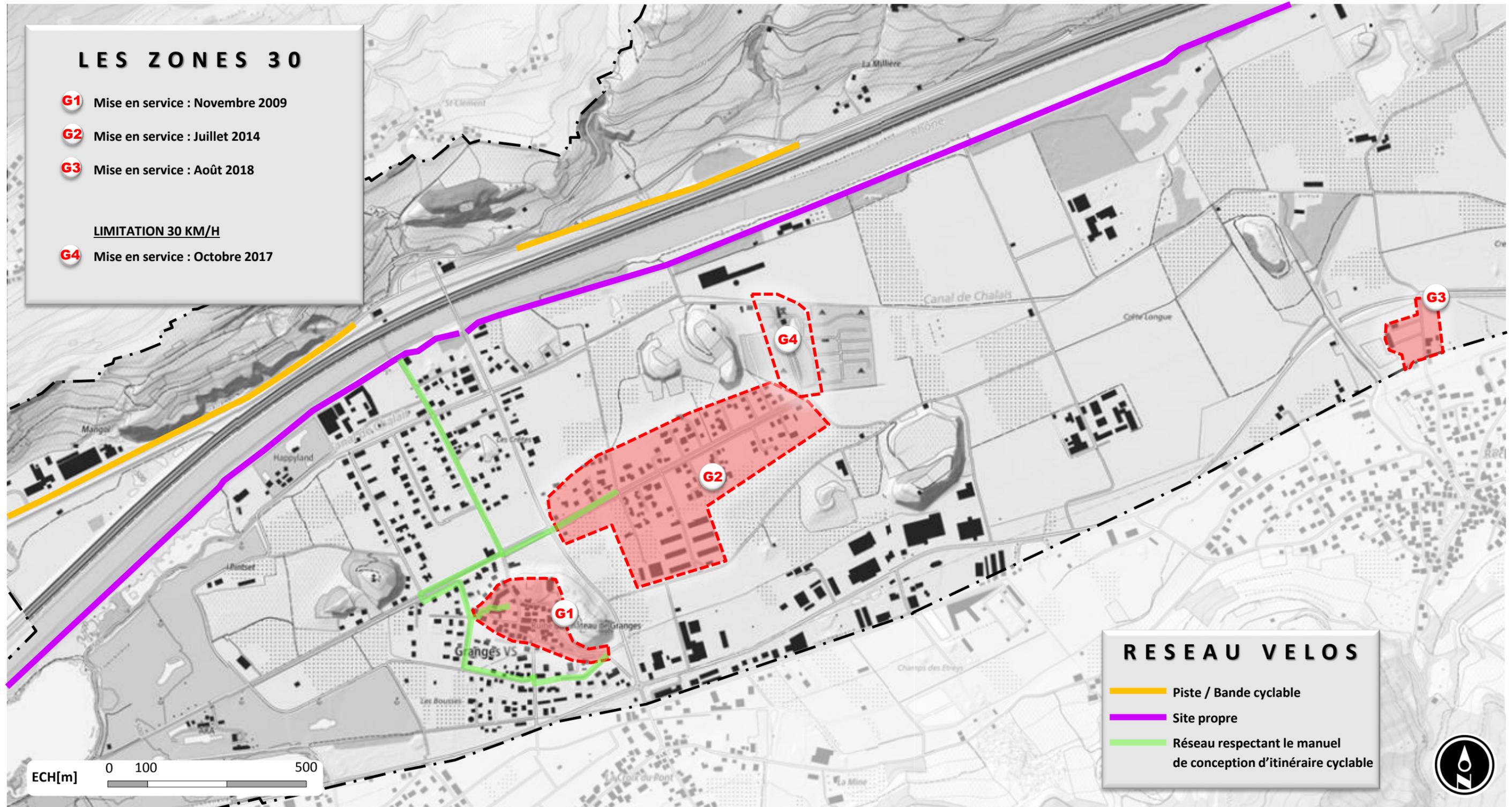




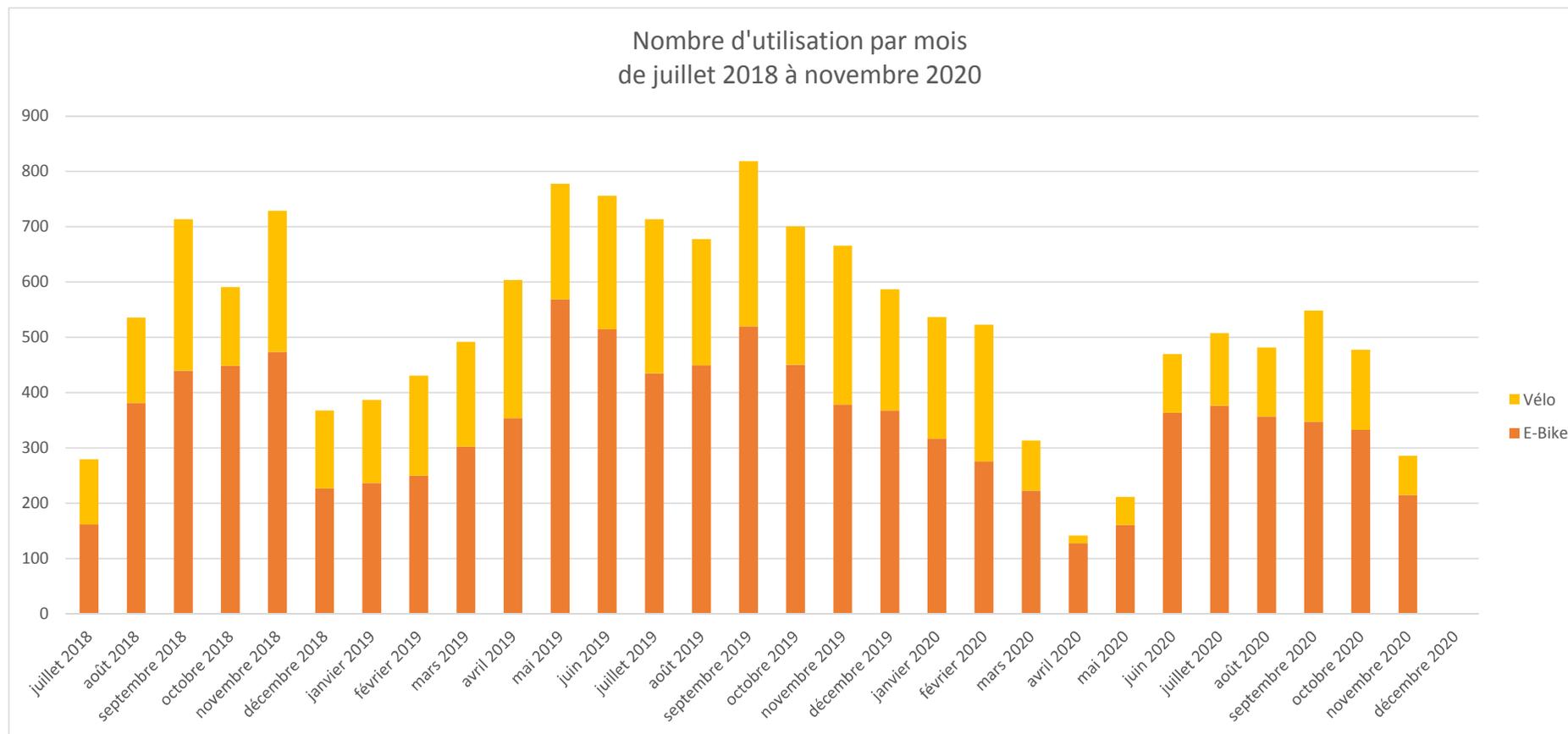
GRANGES

ZONES MODÉRÉES ET ITINÉRAIRE VELOS

ETAT DECEMBRE 2020

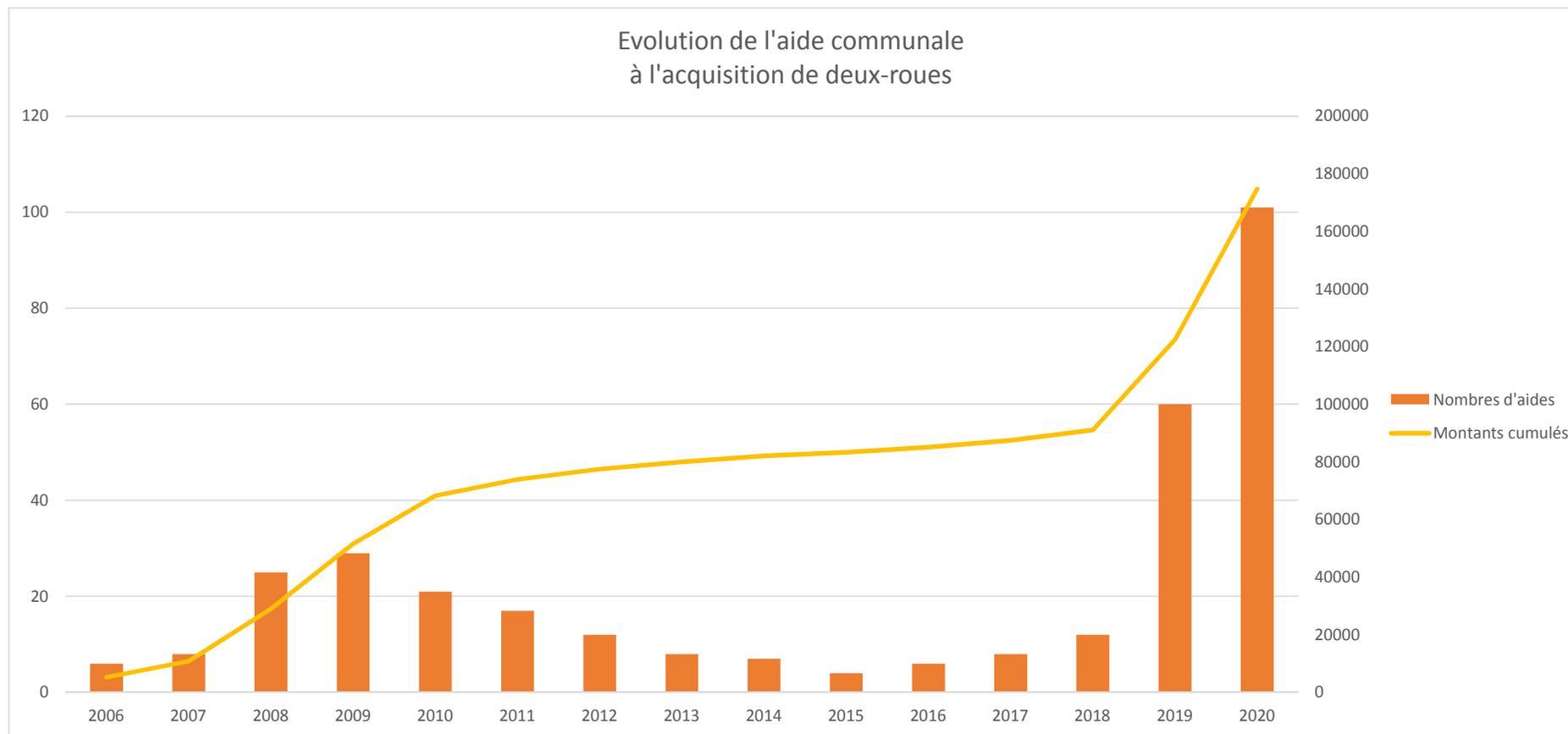


Vélo libre service - PubliBike Sierre



Remarque : En 2020, on remarque une diminution des utilisations et notamment en mars, avril et mai qui est à mettre en relation avec les mesures liées au Covid-19 et notamment le recours au télétravail de nombreux usagers du Technopole. Cette baisse a également été constatée dans d'autres villes, comme Sion et Fribourg.

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