



- MOTION** (art. 32 du Règlement du CG)
- POSTULAT** (art. 33 du Règlement du CG)
- INTERPELLATION** (art. 34 du Règlement du CG)
- QUESTION** (art. 35 du Règlement du CG)
- RESOLUTION** (art. 36 du Règlement du CG)

déposé en séance du Conseil général du : 14 juin 2021

## "Titre" : **Pour une meilleure intégration de la petite reine.**

### Texte de dépôt :

Depuis 2013, notre Ville mue. De manière positive. Notre centre-ville chaleureux, piéton et moderne est à mettre au crédit de nos élus. Également, nous nous réjouissons des futurs projets de réaménagements de notre Ville. Cependant, la pédale à deux roues semble oubliée de cette cure de jouvence.

Elle fait toutefois partie de nos quotidiens. Qu'elle soit pour des trajets professionnels, sportifs, de loisirs ou encore d'agrément. Elle 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.

Le diable n'est toutefois pas à peindre sur la muraille. Monthey a déjà fait un effort en subventionnant l'achat de vélos électriques. C'est à saluer. Tout comme, les démarches entreprises par Monthey Tourisme pour la promotion du VTT, reliant nos Vallées, collaborations qui doivent perdurer et s'étendre à toutes les communes avoisinantes du Chablais.

En revanche, les infrastructures communales pour les deux roues manquent. Les espaces routiers pour les différents utilisateurs ne sont pas ou peu définis. La communication des règles routières entre les différentes zones est absente et les parcs à vélos ne sont pas assez nombreux.

Dès lors, par ce postulat, nous demandons à la Municipalité d'étudier les points suivants :

- Établir un plan de situation communale sur les pistes cyclables ainsi que sur le nombre de parcs à vélos disponibles en Ville et le cas échéant proposer leurs développements avec des solutions simples et peu coûteuses (pas nécessaire d'avoir des parcs à vélo couvert) ;

- Élaborer une stratégie communale et/ou intercommunale avec un calendrier d'actions prioritaires pour la promotion du vélo (création de parcs à vélos, continuité des bandes cyclables, contre sens cyclable) ;
- Prévoir une communication proactive — à travers un tout ménage par exemple — sur les différentes routes communales et leurs fonctionnements (zones 20, zones 30, etc.) ;
- Élaborer les futurs projets d'urbanisation de notre commune en prenant en compte dans la réflexion globale tous les usagers de la route.

Il nous paraît évident que notre Ville a un rôle majeur à jouer dans ce développement. D'une part, afin de garantir une cohabitation adéquate entre tous les usagers de la route. D'autre part, pour octroyer une attractivité intéressante dans un domaine qui ne cesse de s'accroître. Aussi, nous restons persuadées qu'il s'agit d'une tâche qui incombe aux communes. Il est dès lors important d'anticiper le problème avant que celui-ci ne soit réglé par une législation cantonale. Finalement, à travers ce postulat, rédigé en collaboration avec diverses associations locales notamment Take Your Bike, nous ne nous voulons pas imposer la petite reine, mais l'inscrire comme complémentaire au transport individuel motorisé (TIM) et aux transports publics (TP).

Nom prénom : Couturier Mathieu

Représentant le parti / groupe : Parti Libéral-Radical de Monthey

Date : 28 juin 2021

→ A transmettre, à l'issue de la séance, au conseil municipal, par l'intermédiaire du bureau du Conseil général.

## Conseil général

Réponse au postulat de  
représentant du  
formulée en séance du Conseil général le  
répondu en séance du Conseil général le

M. Mathieu COUTURIER  
Parti Libéral Radical  
13 septembre 2021  
12 septembre 2022

Titre :

Pour une meilleure intégration de la petite reine

Développement :

Depuis 2013, notre Ville mue. De manière positive. Notre centre-ville chaleureux, piéton et moderne est à mettre au crédit de nos élus. Egalement, nous nous réjouissons des futurs projets de réaménagements de notre Ville. Cependant, la pédale à deux roues semble oubliée de cette cure de jouvence.

Elle fait toutefois partie de nos quotidiens. Qu'elle soit pour des trajets professionnels, sportifs, de loisirs ou encore d'agrément. Elle 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.

Le diable n'est toutefois pas à peindre sur la muraille. Monthey a déjà fait un effort en subventionnant l'achat de vélos électriques. C'est à saluer. Tout comme les démarches entreprises par Monthey Tourisme pour la promotion du VTT, reliant nos Vallées, collaborations qui doivent perdurer et s'étendre à toutes les communes avoisinantes du Chablais.

En revanche, les infrastructures communales pour les deux roues manquent. Les espaces routiers pour les différents utilisateurs ne sont pas ou peu définis. La communication des règles routières entre les différentes zones est absente et les parcs à vélos ne sont pas assez nombreux.

Dès lors, par ce postulat, nous demandons à la Municipalité d'étudier les points suivants :

- Etablir un plan de situation communale sur les pistes cyclables ainsi que sur le nombre de parcs à vélos disponibles en Ville et, le cas échéant, proposer leurs développements avec des solutions simples et peu coûteuses (pas nécessaire d'avoir des parcs à vélo couverts);

- Elaborer une stratégie communale et/ou intercommunale avec un calendrier d'actions prioritaires pour la promotion du vélo (création de parcs à vélos, continuité des bandes cyclables, contre sens cyclable);
- Prévoir une communication proactive - à travers un tout ménage par exemple - sur les différentes routes communales et leurs fonctionnements (zones 20, zones 30, etc.);
- Elaborer les futurs projets d'urbanisation de notre commune en prenant en compte dans la réflexion globale tous les usagers de la route.

Il nous paraît évident que notre Ville a un rôle majeur à jouer dans ce développement. D'une part, afin de garantir une cohabitation adéquate entre tous les usagers de la route. D'autre part, pour octroyer une attractivité intéressante dans un domaine qui ne cesse de s'accroître. Aussi, nous restons persuadés qu'il s'agit d'une tâche qui incombe aux communes.

Il est, dès lors, important d'anticiper le problème avant que celui-ci ne soit réglé par une législation cantonale. Finalement, à travers ce postulat, rédigé en collaboration avec diverses associations locales, nous ne nous voulons pas imposer la petite reine, mais l'inscrire comme complémentaire au transport individuel motorisé (TIM) et aux transports publics (TP).

## **1. PREAMBULE**

Au même titre que les développements urbanistiques ou les infrastructures routières, les aménagements cyclables nécessitent une planification spécifique afin d'en assurer la cohérence et l'efficacité sur l'ensemble du territoire.

Dans le cadre du plan directeur des circulations de Monthey et Collombey-Muraz, une mesure préconisait la mise en place d'un plan directeur intercommunal en faveur du vélo.

Ainsi, dans le document présenté en février 2021, les éléments suivants ont été traités :

- Etat des lieux et diagnostic de la situation actuelle;
- Vision directrice (réseau cyclable à terme);
- Plan directeur vélo (mesures infrastructurelles);
- Plan directeur du stationnement vélo.

## **2. DIAGNOSTIC**

Le diagnostic établit que le réseau cyclable monthey-san comporte de nombreux atouts, soit :

- Une topographie adéquate;
- Des distances entre localités à l'échelle du vélo;
- Gares bien situées;
- Nombreux aménagements en faveur du vélo dans les deux communes;
- Des possibilités relativement nombreuses d'éviter les axes à fort trafic;
- Une exploitation modérée (zone 30 et zone de rencontre) de la quasi-totalité du réseau routier communal en zone à bâtir;
- Des cheminements modes doux préférentiels déjà existants (long des voies CFF, berges du Rhône, digue de la Vièze);
- Offre en stationnement dense, conséquent et souvent couverte;

Il relève, cependant, quelques faiblesses, soit :

- Discontinuité/interruption de certains aménagements cyclables;
- Absence d'aménagements de qualité (site sécurisé) sur les axes à fort trafic;
- Des aménagements cyclables peu ou pas adaptés au vélo;
- Cheminements modes doux préférentiels pas toujours adaptés à tous les types de vélos;
- Présence d'obstacles;
- Typologie de stationnement pas idéale.

### **3. PLAN DIRECTEUR DES AMENAGEMENTS CYCLABLES**

1. Piste ou bande cyclable à créer : sur réseau principal, sécurisation des itinéraires sur voirie sur les axes à fort trafic et/ou avec une limitation de 50km/h ou plus.
2. Généralisation des contre-sens cyclables (signalisation verticale, révision des gabarits, voire marquage dans certains cas) sur l'ensemble des rues à sens unique qui s'y prêtent, ceci afin d'éviter les détours et améliorer le maillage cyclable.
3. Raccordements hors trafic à créer / prévoir / améliorer.
4. Itinéraire cyclable existant à améliorer (sécurité, confort et dimensionnement).
5. Amélioration de la sécurité (continuité et traversées), priorisation et franchissement de certains carrefours.
6. Adaptation d'obstacles au passage des cyclistes.
7. Franchissement des limites structurantes (Rhône, Vièze, voies ferrées) à créer / améliorer.
8. Modification de la hiérarchie du réseau (modération) ou sécurisation du réseau modéré lorsque nécessaire (vitesses trop élevées dangereuses pour les modes doux).
9. Valorisation des opportunités de réaménagement des berges en lien avec la 3<sup>ème</sup> correction du Rhône.

### **4. PLAN DIRECTEUR DU STATIONNEMENT VELO**

Sur la base de l'analyse de l'existant (nombre de places, typologie, localisation et demande), il est proposé une mise à niveau ainsi qu'une augmentation de l'offre en stationnement vélo.

Le plan directeur stationnement s'articule autour des lignes directrices suivantes :

- Aménagement de points de stationnement "fixes" et mieux adaptés en lieu et place des étriers de guidon ou de roue, en adaptant le nombre de places. Il est proposé d'installer ces arceaux fixes dans les espaces publics urbains requérant un traitement esthétique soigné (centres) et là où l'utilisation est avérée;
- Aménagement de points de stationnement "mobiles" en lieu et place des étriers de guidon ou de roue, en adaptant le nombre de places. Ces infrastructures mobiles ont l'avantage d'être déplaçables, moins coûteuses, et de faire office de "tests" (si le stationnement n'est pas assez utilisé, il peut servir ailleurs);
- Ajustement de l'offre des infrastructures de stationnement saturées à plus de 80 %;
- Aménagement de nouveaux points de stationnement auprès des générateurs au centre du village qui en manquent actuellement ou dont une demande accrue est à prévoir (centres de Collombey, Monthey et Illarsaz).

### **5. PROPOSITION**

Lors de l'élaboration des budgets ou lors du développement de projets d'importance, le Conseil municipal sera attentif à intégrer la problématique des deux roues dans la réflexion sur la base du plan directeur établi.

Monthey, septembre 2022