



# LOI SUR LES TRANSPORTS PUBLICS ET LA MOBILITÉ DOUCE QUOTIDIENNE (LTPMDQUOT), RÉVISION TOTALE JUIN 2022 GPMVR P. Clivaz

## 1. Généralités

La modification de la Loi veut « *promouvoir la promotion et le développement de la mobilité douce quotidienne* ». C'est un objectif plus que louable et parfaitement dans l'air du temps, d'autant plus qu'avec le développement entre autres des vélos et autres trottinettes électriques, de toutes nouvelles perspectives s'ouvrent. Le GPMVR soutient totalement ce nouvel axe fort.

Il constate par contre que, dans cette loi, la problématique des régions de montagne et de leur topographie particulière est peu voire pas présente. En lisant les textes on voit plutôt les images de quartiers urbains avec de belles et larges avenues où une circulation automobile limitée au centre est flanquée de pistes cyclables bien sécurisées avec des rideaux d'arbres qui délimitent bien le tout. Les talus et autres dévers rocheux, places d'évitement et étranglements des réseaux de montagne semblent peu présents. Le GMVR propose donc une orientation plus proactive pour les régions de montagne qui ne souhaitent pas apparaître que comme les populations doublement « péri », périurbaines et périphériques, qu'il convient de sympathiquement « maintenir », selon les nouvelles stipulations contenues dans le projet de loi.

Le GPMVR soutient l'effort de l'Etat d'être « *en charge de l'aménagement du réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne* ». Selon l'Art 2 Prérogatives cantonales, Il se pose toutefois une question sur cette subtile nuance qui semble faire un distinguo entre des chemins où passent des gens qui vont au travail, mais où seraient non grata des gens qui se promènent, avec le constat que ce peuvent être les mêmes personnes avec les deux casquettes à des moments différents. En région de montagne, à la hauteur des villages d'habitation, nombre de chemins et liaisons existent ou sont à créer ou à améliorer pour développer la mobilité douce et pour le GPMVR tous ces chemins sont à combiner et sont dignes d'être dans ce réseau cantonal. Il faut une vision d'interopérabilité qui évite un subventionnement issu de trop de lois différentes pour de voies de communication par définition multifonctionnelle en montagne.

## 2. Éléments particuliers

Art 1 Champ d'application et but

Il est dit que « *Il est notamment tenu compte des principes de l'économie, de la politique sociale et du développement durable, de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, des exigences de la protection de l'environnement, de l'utilisation rationnelle et mesurée du sol et de l'énergie, de l'organisation judicieuse du territoire ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels* ».

Le GPMVR est conscient que l'énumération débute par un « notamment » et cette liste ne doit pas être interminable ou reprendre des éléments mentionnés dans des textes supérieurs. Aux yeux du GPMVR, la mobilité douce, malgré les progrès techniques électriques que nous saluons, apparaît comme plus difficile dans son déploiement en zone de montagne qu'en plaine, si on se tient au focus restreint du vélo électrique. Il

est en effet plus facile de se déplacer avec des engins respectueux de l'environnement dans des agglomérations avec de gentilles montées et descentes, qu'entre des villages de montagne avec des dénivelés qui dépassent souvent plusieurs centaines de mètres et des « dérupes » parfois impressionnantes. Il est plus facile de créer une piste cyclable quand celle-ci utilise des axes larges de plaine, qu'au travers d'escarpements bordés de ravins en montagne. Dans les axes nouveaux de cette loi doit donc figurer la volonté de développer de manière originale et novatrice la mobilité douce en région de montagne, là où justement elle est moins ou peu présente, là où en raison de la rigueur de la pente et des distances à parcourir, les énergies fossiles par la voiture et les véhicules adaptés règnent en maîtres. Le GPMVR propose donc un nouveau texte des buts.

*Il est notamment tenu compte du développement durable, de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, des exigences de la protection de l'environnement, de l'utilisation rationnelle et mesurée du sol et de l'énergie, de l'organisation judicieuse du territoire, **de la volonté de trouver des solutions originales et novatrices pour la mobilité douce en région de montagne** ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels*

#### Art 11 Subvention d'exploitation

A la lecture de cet article, l'impression de la commission est que les zones de montagnes sont toujours plus « péri », en quelque sorte poussées vers les bords. L'identité « montagne » n'apparaît pas. C'est pourquoi, le GPMVR propose de compléter de la manière suivante :

*L'Etat peut allouer des subventions à des entreprises de transport en fonction du maintien **et du développement** des populations périurbaines, périphériques **et de montagne.***

#### Art 14 Procédure de répartition

Le GPMVR n propose de rajouter un alinéa

**e) étudier la possibilité complémentaire de transport sur appel (bus)**

#### Art 22 Mobilité douce quotidienne

Cet article est central car il dit quels moyens de transports sont pris en compte pour entrer dans la catégorie des transports doux. On y exclut tous les véhicules avec des moteurs à combustion et les leaders sont les vélos traditionnels et les vélos électriques. Sont exclus les quadricycles à moteur de tourisme. Nous ne savons pas très bien ce que sont ces véhicules. Par déduction, nous imaginons qu'il s'agit des véhicules de Zermatt et Saas Fee et nous sommes quelque peu étonnés de cette exclusion.

Nous avons tendance à imaginer, et cela va dans le discours du GPMVR pour une loi qui ouvre des portes techniques qui sont valables également pour les régions de montagne, que des tricycles électriques tels que ceux que l'on voit pour des personnes à mobilité réduite, des trottinettes toujours plus sophistiqués, de petits engins de style ski doo électrique en hiver ou de trottinettes avec chenilles, qui certainement vont apparaître bientôt pour l'hiver, somme toute d'une palette de moyens nouveaux qui se

développent chaque jour sont adéquats en région de montagne, mais quittent un peu le simple schéma des douces pistes cyclables à la hollandaise.

#### Art 23 Réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne

A cet article, qui est donc le bras armé de toute la nouvelle politique cantonale de mobilité douce, il n'est fait mention que de « piste cyclable et de cyclistes » comme incarnation de la mobilité douce. En montagne la situation est plus compliquée. Il n'y a souvent pas de place pour la piste cyclable. Par contre il y a de nombreux chemins forestiers et autres. C'est la raison pour laquelle **le GPMVR demande la mise en place d'une vision adaptée à la montagne, créative et pragmatique qui pourrait s'illustrer par l'alinéa 5 nouveau**

**« En zone de montagne, le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidien peut être interprété de manière beaucoup plus souple et pragmatique. Il peut s'éloigner du modèle standard valable en plaine et intégrer des chemins forestiers ou des sentiers existants. Les zones d'étranglement ou de danger peuvent bénéficier de parcours de déviation nouveaux. Ces élargissements et aménagements sont conçus de manière à permettre la cohabitation entre tous les types d'utilisateurs doux »**

#### Art 2 Loi sur les itinéraires de mobilité de loisir

A l'alinéa 1 de cette loi on trouve cette base légale qui sépare la « mobilité de loisirs » de « la mobilité douce quotidienne ». Aux yeux du GPMVR, pour les régions de montagne, cette séparation est quelque peu artificielle voire impossible, puisqu'on parle des mêmes chemins. On n'ose en effet pas imaginer une sorte d'interdiction de circuler qui dirait « *Chemin ouvert à de la mobilité douce uniquement pour celui va travailler et interdit à celui qui se promène* ».

Donc, l'objectif étant de promouvoir la mobilité douce sous toutes les formes techniques, que ce soit avec des ouvertures hivernales qui voient même de mini chenilles électriques compenser le déficit géographique et climatique des régions de montagne disposer de leurs propres itinéraires, le GPMVR répète son engagement pour une loi qui aille plus loin que la piste cyclable.

### 3. Eléments complémentaires

Le GPMVR propose également quelques pistes de réflexion pour assurer le succès de la mobilité douce :

- Compatibilité des plates-formes d'information et de réservation Il n'y a quasiment plus de petits prospectus horaires imprimés. Tout passe par les plates-formes. On commence par celles des CFF et on entre dans les transports régionaux. Ces plates-formes doivent être coordonnées au mieux.
- Abonnements longitudinaux  
Historiquement les compagnies de transports desservent plutôt des lignes qui suivent en gros le cours de rivières du glacier au Rhône. Les passages longitudinaux à la même altitude, quand ils existent, conduisent parfois à des changements de compagnie, à des abonnements non-compatibles et à des surcoûts.



RW Oberwallis

Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG

# Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr Standpunkte aus dem Oberwallis

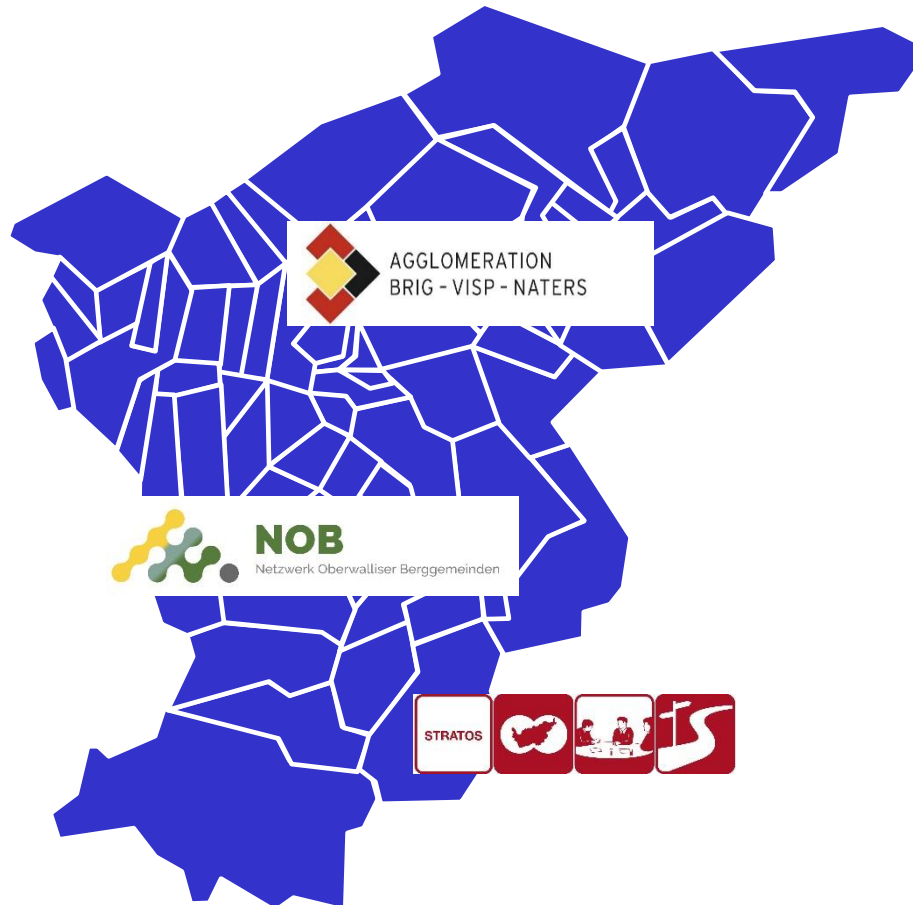
Tamar Hösennen. Geschäftsleiterin  
Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis

Sitten, 15.06.2022



# Region Oberwallis

- 82'000 Einwohner
- 262'103 ha Fläche — Siedlungsfläche 5'273 ha (2 %)
- Überdurchschnittlich stark: Industrie (Biotech) und Landwirtschaft

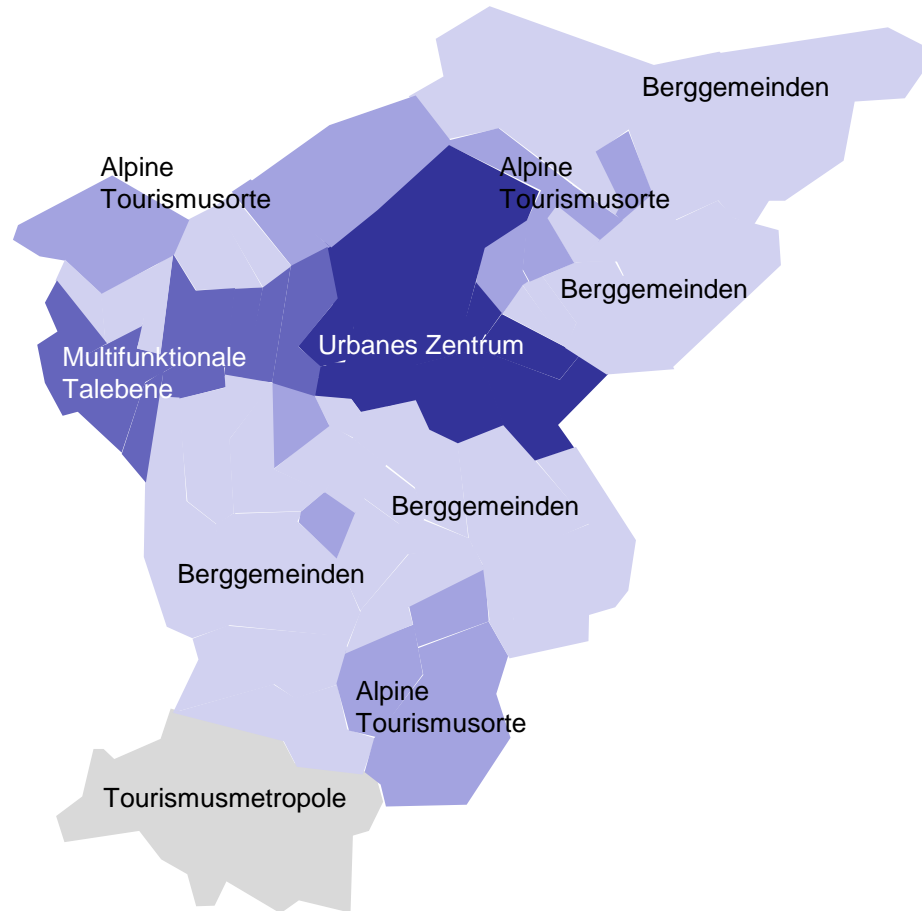


**Verein Region Oberwallis =  
Politisches Gewissen des Oberwallis**

34% an Regions- und Wirtschaftszentrum  
Oberwallis AG (RWO)

RWO = Geschäftsstelle auch für Agglomeration,  
Berggemeinden und STRATOS

# Facetten des Oberwallis



## Urbanes Zentrum

Bitsch  
Naters  
Brig-Glis  
Termen  
Ried-Brig  
Eggerberg  
Visp  
Lalden  
Baltschieder  
Ausserberg

## Multifunktionale Talebene

Raron-St-German  
Niedergesteln  
Steg-Hohtenn  
Gampel-Bratsch  
Turtmann-Unterems  
Agarn  
Leuk  
Salgesch  
Varen

## Alpine Tourismusorte

Bellwald  
Fiesch  
Bettmeralp  
Rieder alp  
Grächen  
Saas-Grund  
Saas-Fee  
Saas-Almagell  
Bürchen  
Wiler  
Blatten  
Leukerbad

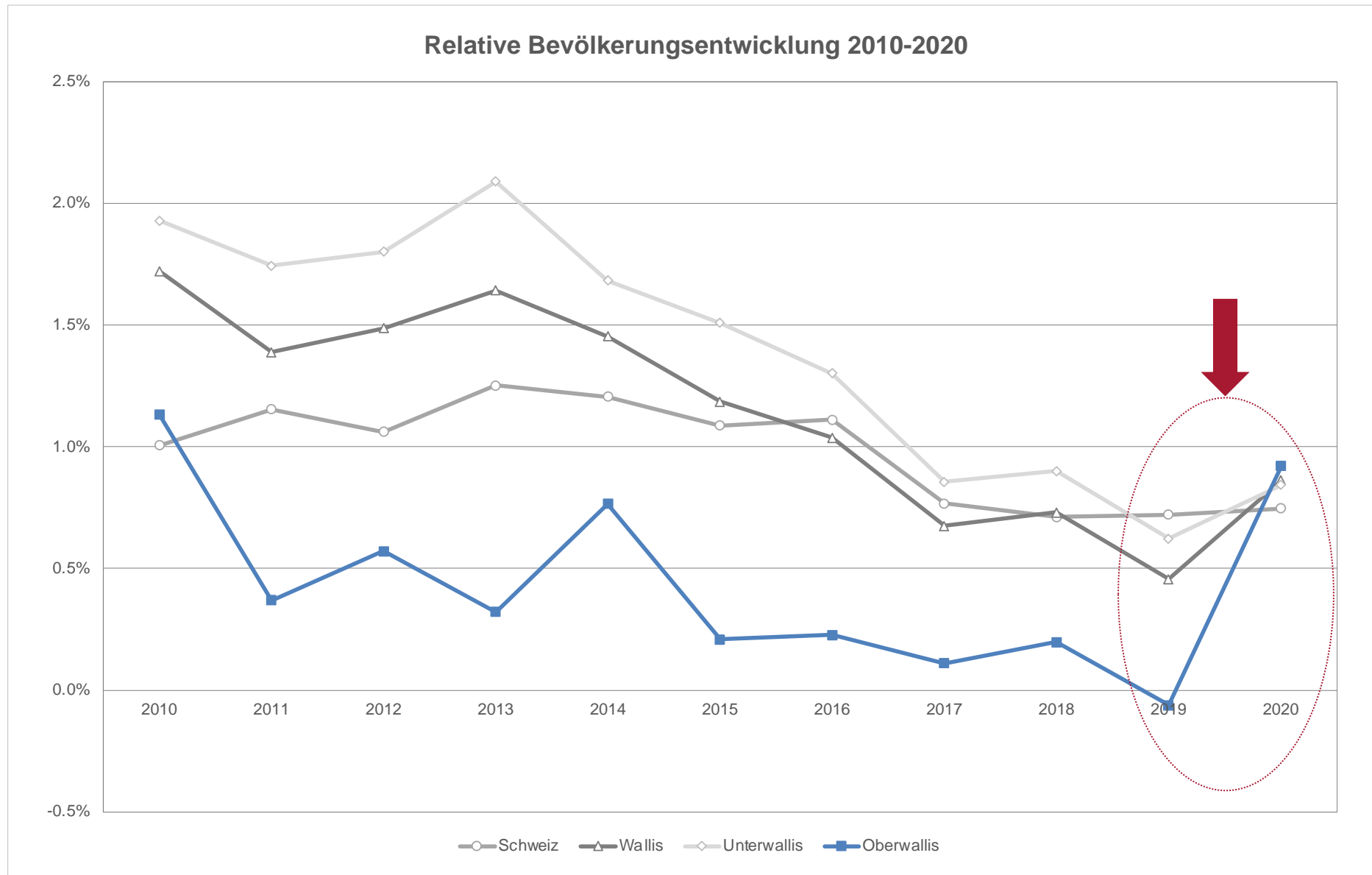
## Berggemeinden

Obergoms  
Goms  
Fieschertal  
Ernen  
Binn  
Lax  
Grensiols  
Bister  
Mörel-Filet  
Simplon  
Zwischbergen  
Visperterminen  
Zeneggen  
Töbel  
Stalden  
Staldenried  
Embd  
St. Niklaus  
Randa  
Täsch  
Eisten  
Saas-Balen  
Unterbach  
Eischoll  
Ferden  
Kippel  
Ergisch  
Oberems  
Guttet-Feschel  
Inden  
Albinen

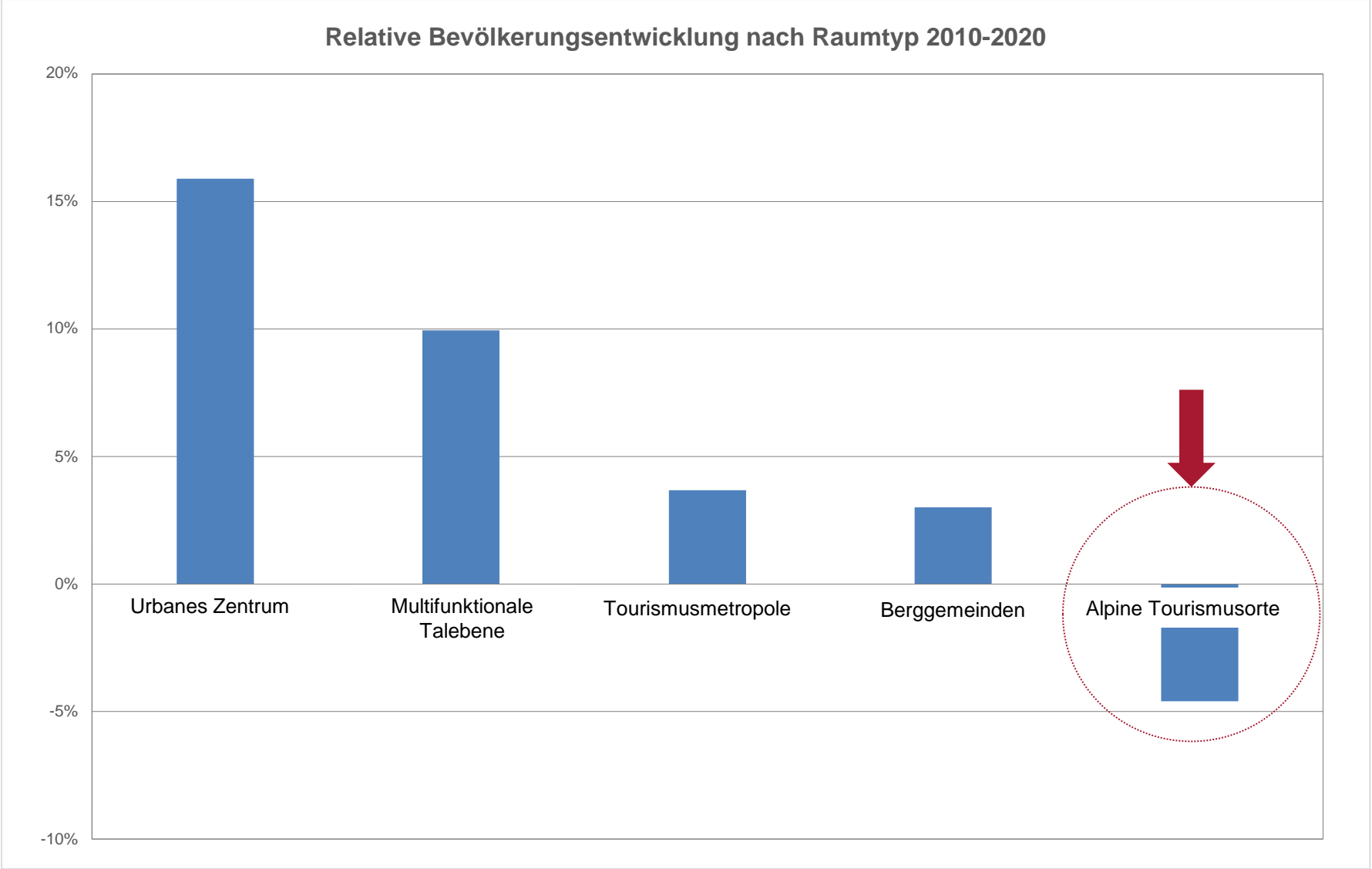
## Tourismusmetropole

Zermatt

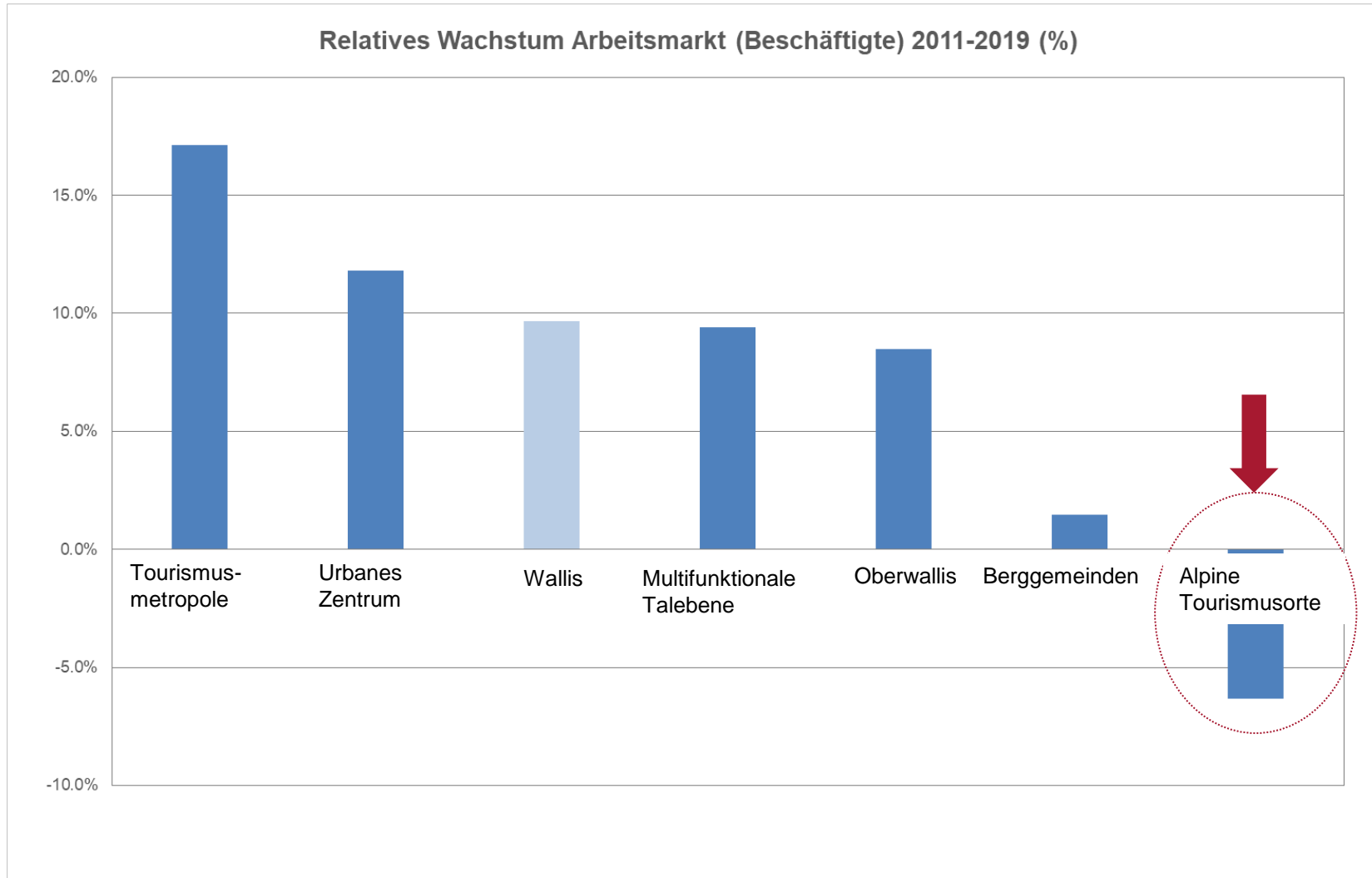
# Bevölkerungsentwicklung 2010-2020



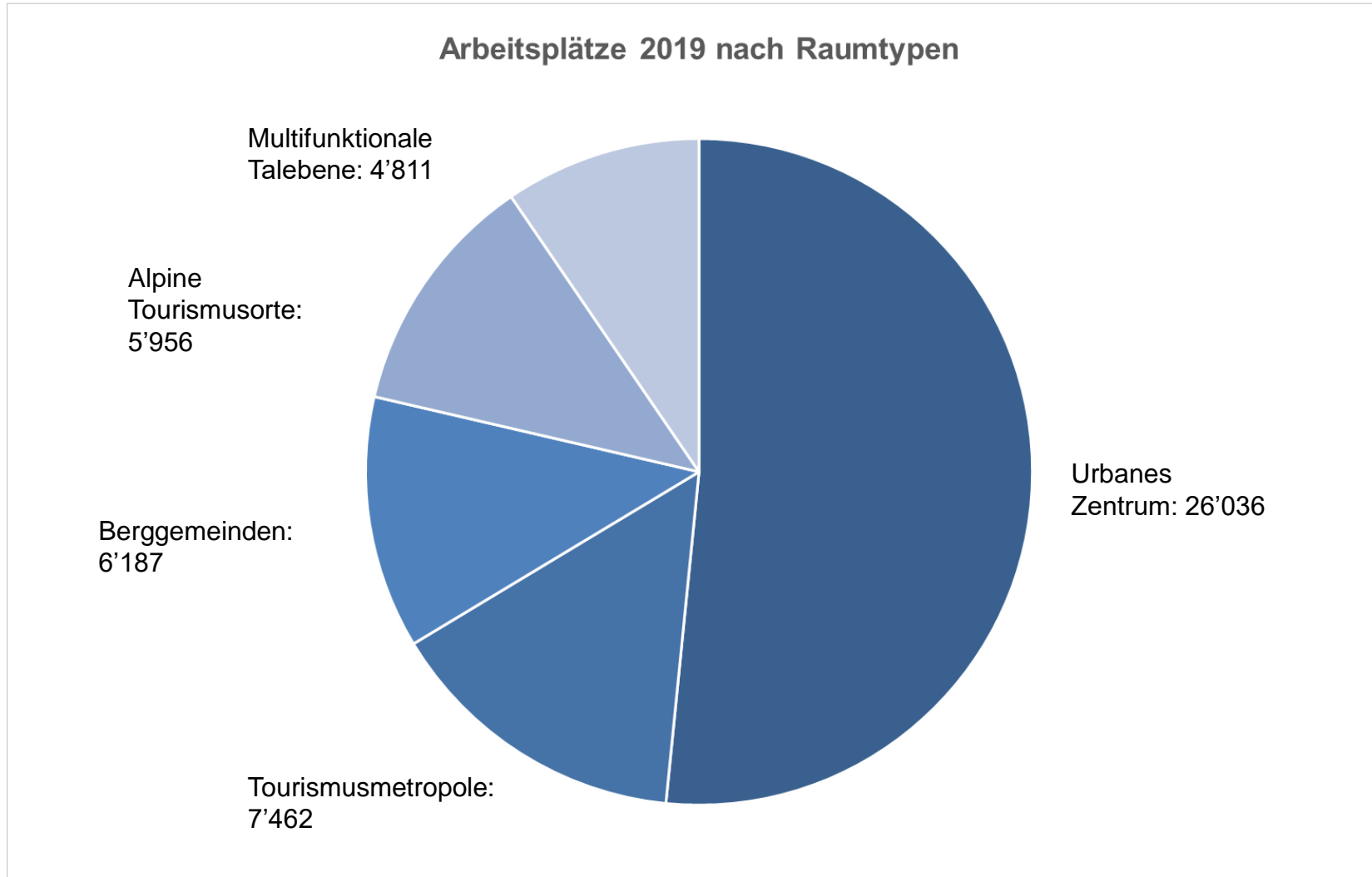
# Bevölkerungsentwicklung 2010-2020



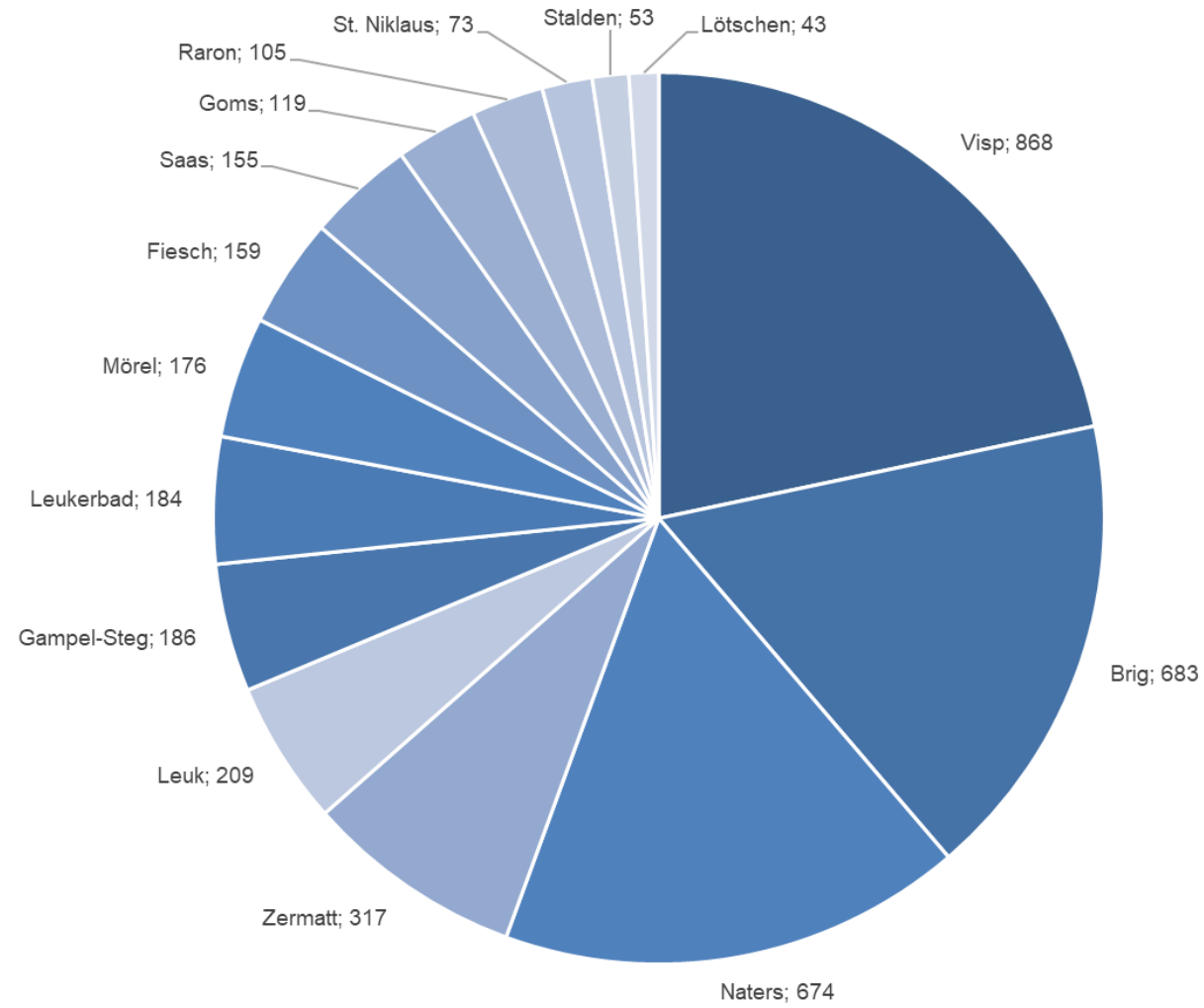
# Wachstum Arbeitsmarkt 2011-2019



# Arbeitsmarkt 2011-2019



# Neuwohnungen 2013-2019



# Mobilität

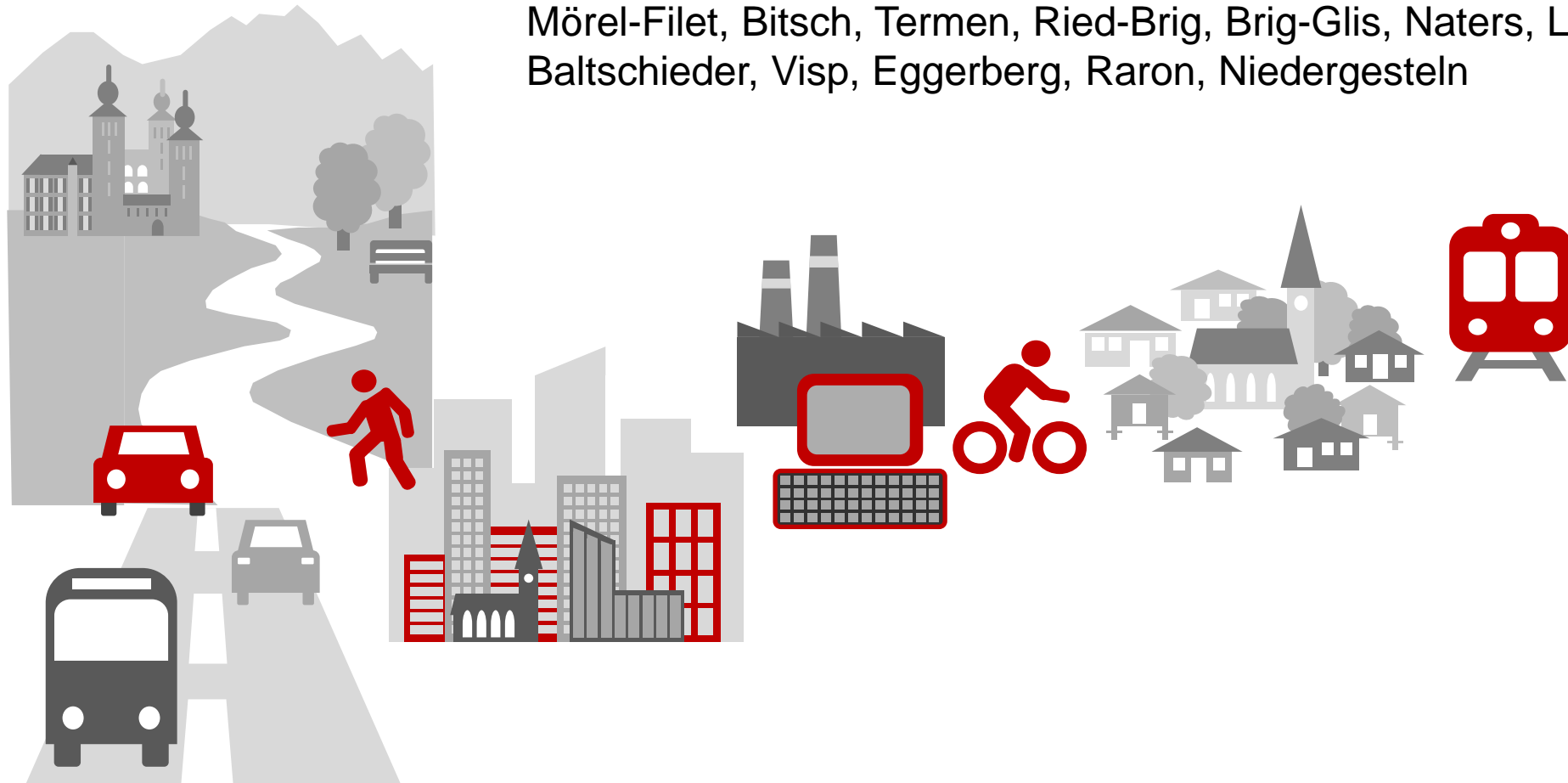
	Veränderungen	Bedürfnisse
Urbanes Zentrum	Zuwanderung von qualifizierten Fachkräften	Gute Erreichbarkeit, insbesondere ÖV Dienstleistungsangebot in LV-Distanz Naherholung in Fuss- oder Velodistanz
Multifunktionale Talebene	Schwächung KMU-Arbeitsmarkt, Zunahme von Bevölkerung => Pendler	ÖV - Anschluss an Agglomerationen / Nutzung Gewerbebezonen
Berggemeinden	Überalterung	Interkommunale Grundversorgung: ÖV-Angebot
Tourismusmetropole	Internationalisierung	Gute Erreichbarkeit 365 Tage
Alpine Tourismusorte	Abwanderung, struktureller Wandel im Tourismus	Flexibilität, Erreichbarkeit, Umsteigebeziehungen



AGGLOMERATION  
BRIG - VISP - NATERS

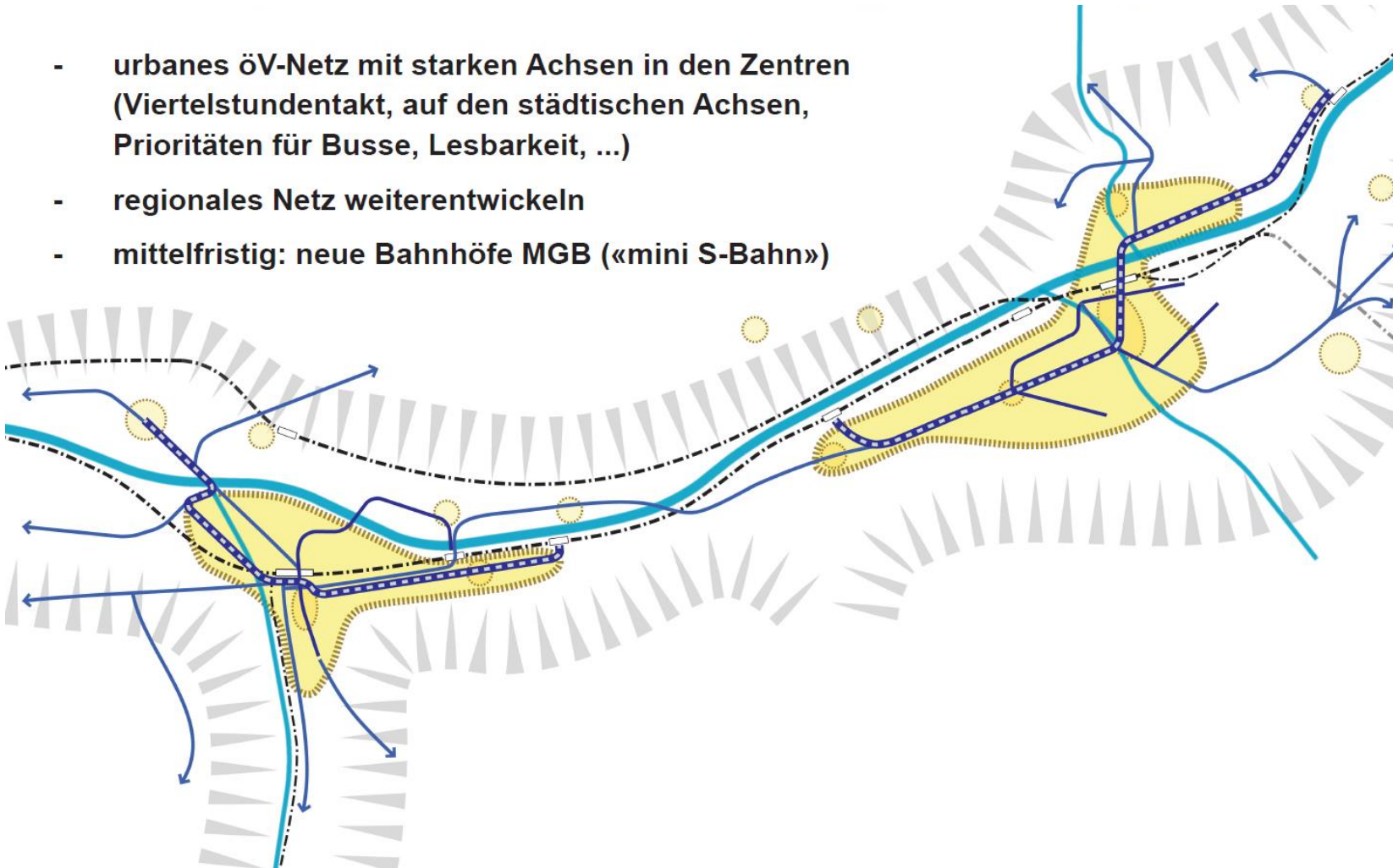
# Agglomeration im Oberwallis

Mörel-Filet, Bitsch, Termen, Ried-Brig, Brig-Glis, Naters, Lalden,  
Baltschieder, Visp, Eggerberg, Raron, Niedergesteln



# AP 4. Generation – Konzept Öffentlicher Verkehr

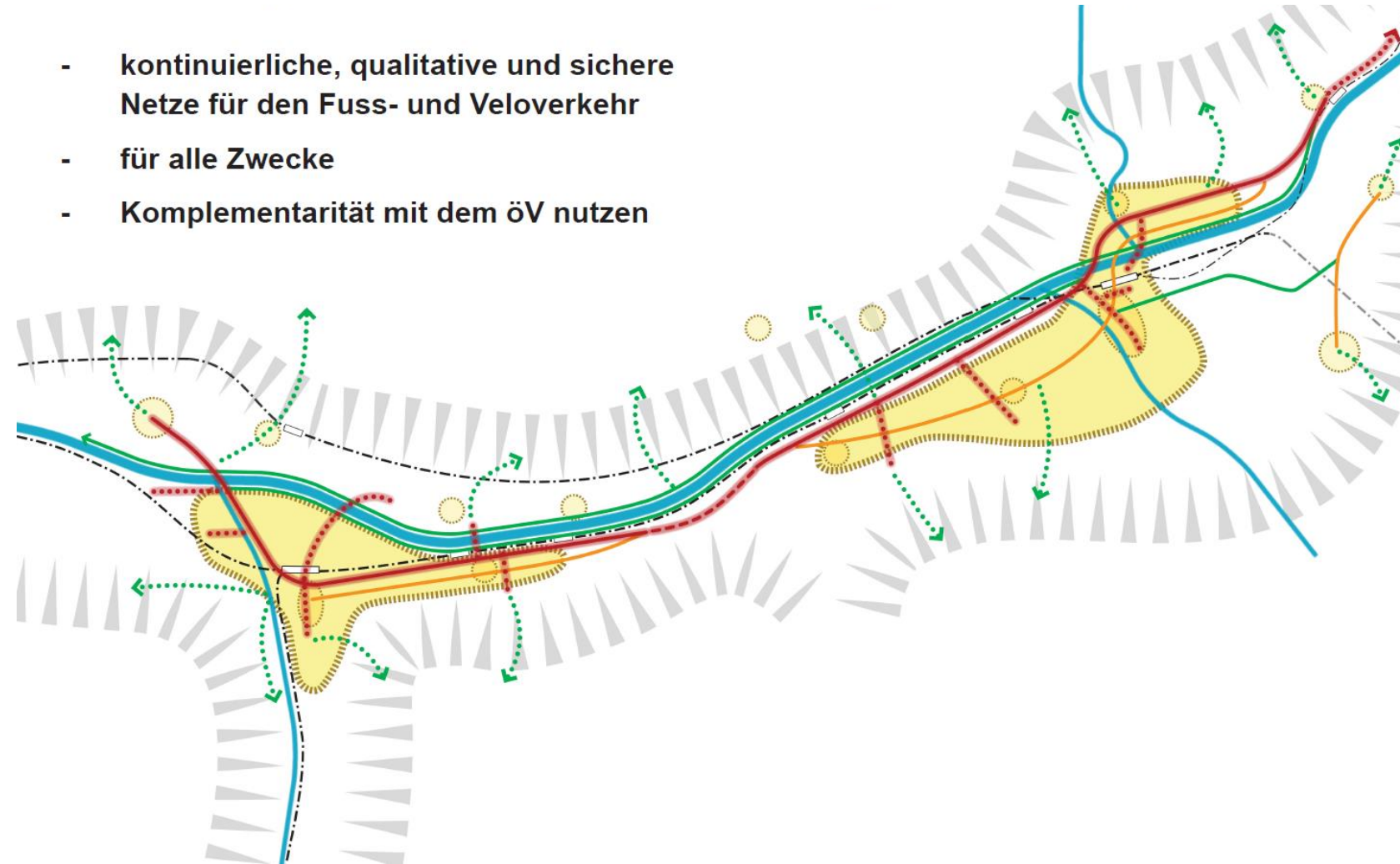
- urbanes öV-Netz mit starken Achsen in den Zentren (Viertelstundentakt, auf den städtischen Achsen, Prioritäten für Busse, Lesbarkeit, ...)
- regionales Netz weiterentwickeln
- mittelfristig: neue Bahnhöfe MGB («mini S-Bahn»)



- Ca. 30'000 Arbeitsplätze in der Agglomeration wovon 50% in ÖV-Güteklasse A oder B sind
- Grosses Potenzial für Agglomerations- und Ortsverkehr

## AP 4. Generation – Konzept Langsamverkehr

- kontinuierliche, qualitative und sichere Netze für den Fuss- und Veloverkehr
- für alle Zwecke
- Komplementarität mit dem öV nutzen



- 3V Strategie: Verkehr vermindern, verlagern und verträglich gestalten
- 50% der Lonza-Mitarbeitenden wohnen in E-Bike Distanz
- Dichte Zentren – kurze Wege (65 VZÄ pro Ha)




# STRATOS-Netzwerk

Aletsch Arena AG, Bellwald Tourismus, Blatten-Belalp Tourismus AG, Brig Simplon, Tourismus AG, Moosalp Tourismus AG, Heidadorf Visperterminen Tourismus, Tourismusverein Landschaftspark Binntal, Leuk Tourismus, My Leukerbad AG, Lötschental Tourismus, Matterhorn Gotthard Bahn, Obergoms Tourismus AG, PostAuto AG Schweiz Region Wallis, Saastal Tourismus AG, Touristische Unternehmung Grächen AG, Turtmanntal Tourismus, Unterbäch Tourismus, Verein Visp Gewerbe und Tourismus, Lötschberg-Region, Valais/Wallis Promotion

# Bike Wallis



SchweizMobil 

Suchen... Ort Route Service Koord.

- Meine Touren
- Winter
- Wanderland
- Veloland
- Mountainbikeland
- Skatingland
- Kanuland
- Bergsport
- Bahn | Bus | Schiff
- Übernachten
- Services
- Natur | Landschaft
- Fotos
- Routen-Nummern
- Sperrung / Umleitung

A detailed topographic map of the Wallis region in Switzerland. The map shows various mountain trails, some marked with numbers like 41, 68, and 71. Towns and villages such as Sion, Visp, and Brig are visible. The map is overlaid with a red-bordered square containing a white bicycle icon, indicating the focus of the 'Bike Wallis' project.

---

Einwohner *per 31.12.2016*

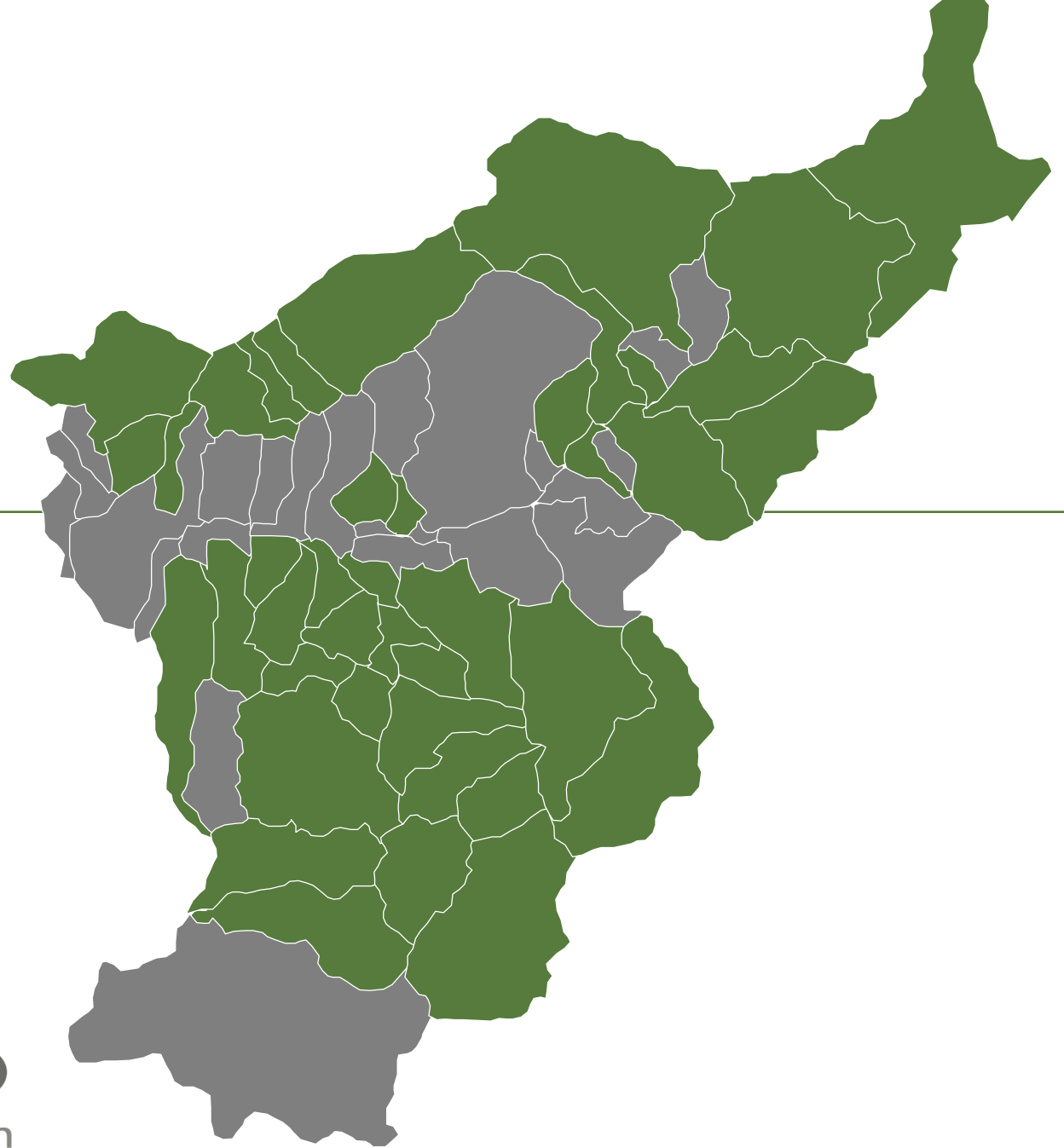
NOB: 24'599 (30%)

Oberwallis: 82'844

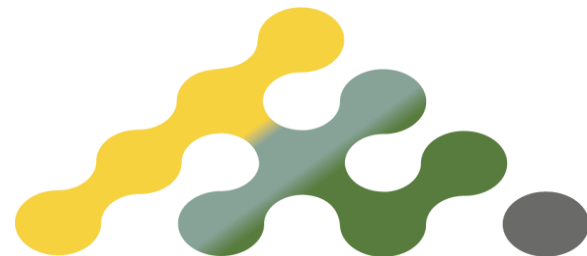
Gesamtfläche *Gemeinde- und  
Bezirksflächen 2004/2009*

NOB: 163'706 (62%)

Oberwallis: 262'103



**NOB**



Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden

# Stellungnahme 6.7.2021

## **Angebotsgestaltung:**

- Alltagslangsamverkehr findet insbesondere in den Talgemeinden statt. Berggemeinden profitieren nicht von der Förderung/Subvention des (Alltags-) Langsamverkehr, aufgrund fehlender kantonaler Bedeutung.
- Ein Einbezug der Gemeinden findet kaum statt.

## **Mehrkosten und Beitragserhebung:**

- Die Beteiligung der Gemeinden im regionalen Personenverkehr steigt deutlich von 5.2% (14% des Kantonanteils) auf 11.1% (30% des Kantonsanteils). Gemeinden müssen mit CHF 3.3 Millionen Mehrkosten rechnen. **Weitere Kostenabwälzungen auf die Gemeinden sind abzulehnen.** Verschärft wird diese Ablehnung durch die Umverteilung zulasten der Berggemeinden. Städtische Zentren profitieren von der Förderung des Ort- bzw. Agglomerationsverkehrs, während der für Berggemeinden wichtige Regionalverkehr abgebaut wird.

# GöVALV → geht in die richtige Richtung

- starker ÖV → gute Erreichbarkeit (Ar. 20, Art. 21, 27)
- vernetzter LV → kurze Wege, multimodale Mobilität (Art. 22-25)
- Bessere Umsteigebeziehungen → «Mobilität von besonderer Bedeutung», Umsteigeplattformen (Art. 26, Art. 28)
- Freizeitlangsamverkehr → Velorouten kombiniert mit Alltagsveloverkehr

## ANREGUNGEN noch weitergehen:

### Art. 13 Abs 1 (VORSCHLAG)

Die Gemeinden beteiligen sich als Nutzniesserinnen der Leistungen im Regionalverkehr zu **MAXIMUM** 30% an den Betriebssubventionen des Kantons. DER KANTON IST BESTREBT DIESEN WERT TIEF ZU HALTEN UND BERÜCKSICHTIG DIE NÖTIGEN BUDGET FÜR DEN ÖV.

### Art. 21 Abs. 2

Der Kanton MUSS sich ... beteiligen

### Art. 34 Verkehrskommission, Abs. 1 c

MINIMAL 3 Vertreter der Gemeinden (Agglomerationen, Berggemeinden, Ober-, Mittel- und Unterwallis)

Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs

Kanton beteiligt sich auch den Unterhalt.



**RW Oberwallis**

Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG

# Herzlichen Dank

**Weiterführende Informationen:**

[www.nob.swiss](http://www.nob.swiss) | [www.rw-oberwallis.ch](http://www.rw-oberwallis.ch) | [www.agglo-oberwallis.ch](http://www.agglo-oberwallis.ch) |

# Projet de Loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne

## OBJECTIFS DE L'INITIATIVE VÉLO



### Initiative cantonale « vélo »

Les citoyennes et citoyens soussignés ayant le droit de vote dans le canton demandent, en vertu des articles 33 et ss de la Constitution cantonale, l'élaboration d'une loi sur la mobilité cyclable quotidienne\* ayant pour buts :

- la promotion et le développement de la mobilité cyclable quotidienne,
- la concrétisation d'une stratégie sur l'ensemble du canton visant notamment à augmenter significativement la part modale des déplacements cyclables,
- la création d'un réseau cantonal de voies cyclables.

\*Par mobilité cyclable quotidienne, il faut entendre les déplacements effectués en deux-roues non motorisés, ainsi qu'en deux-roues avec assistance électrique.

## REMARQUES LIMINAIRES

### 1) Champ d'application et but

**Art. 1 al. 2 :** *La présente loi a pour but de garantir l'offre de prestations de transports publics performantes, la promotion et le développement de la mobilité douce quotidienne.*

**Art. 1 al. 3 let b :** *[...] à encourager le transfert du trafic individuel motorisé des personnes et des marchandises vers les transports publics et la mobilité douce quotidienne;*

<b>Constat</b>	Les objectifs/buts généraux sont maigres, par rapport aux autres cantons et aux demandes des initiants.
<b>Exemples</b>	<p><b>Loi sur la mobilité douce, Neuchâtel :</b></p> <p><u>Art. 1 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- a pour but de promouvoir et de développer la mobilité douce</li><li>- concrétisation d'une stratégie cantonale de mobilité douce</li><li>- augmenter significativement la part modale des déplacements cyclables</li></ul> <p><u>Art. 2 al. 1 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- favoriser la mobilité douce par des aménagements adéquats</li></ul> <p><b>Projet de loi sur la mobilité, Fribourg :</b></p> <p><u>Art. 1 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- système global, sûr et efficace de mobilité</li><li>- favoriser la mobilité douce</li><li>- coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité</li><li>- de favoriser l'innovation en matière de mobilité</li></ul> <p><b>Loi sur la mobilité, Genève</b></p> <p><u>Art. 4 al. 2 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- favoriser l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce</li></ul> <p><u>Art. 7 al. 2 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- en agissant ... notamment sur le report modal en faveur des transports en commun et de la mobilité douce</li></ul>

## 2) Intermodalité

**Constat** La loi contient les transports publics, la mobilité douce quotidienne et la mobilité d'intérêt particulier. Quel est le lien entre ceux-ci ?

**Proposition** **Ajout d'un art. 1 al. 1 bis**  
*L'Etat veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal interconnecté et utilisé de façon optimale.*

### PRÉROGATIVES CANTONALES (art. 2)

#### 3) Plan directeur cantonal

**Art. 2 al. 7 :** *L'Etat établit le plan directeur cantonal de mobilité cycliste quotidienne et désigne notamment:*

- a) le réseau de mobilité cycliste quotidienne d'intérêt cantonal ou régional;*
- b) les aménagements cyclables à réaliser*
- c) les points et pôles d'intermodalité devant être accessibles par la mobilité cycliste quotidienne;*
- d) les aménagements liés au stationnement deux-roues aux abords des points et pôles d'intermodalité et ceux liés à leur accessibilité.*

**Constat** **Les investissements et la promotion doivent avoir un but :** augmenter la part modale des déplacements cyclables

⇒ **Demande des initiants de l'initiative cantonale**

**Proposition** **Ajout d'une lettre à l'art. 2 al. 7 :**

*e) les mesures pour augmenter la part modale de la mobilité douce quotidienne, dont les mesures de promotion de la mobilité douce quotidienne ;*

#### 4) Révision périodique des plans

**Constat 1** Les plans directeurs sont généralement révisés et adaptés après un certain temps.

⇒ **Exigence de la loi fédérale sur les voies cyclables**

Loi fédérale, art. 5 al. 1, let. b : *les cantons veillent à la révision périodique des plans, et au besoin, à leur remaniement.*

**Exemple** **Loi sur la mobilité douce, Neuchâtel :**

Art. 14 al. 1 :

- *Les plans directeurs cantonaux et communaux de mobilité cyclable sont réexaminés et adaptés au besoin, en général tous les dix ans*

**Constat 2** Les plans directeurs doivent être contraignants.

⇒ **Exigence de la loi fédérale sur les voies cyclables**

Loi fédérale, art. 5 al. 2 : *Les plans sont contraignants pour les autorités. Les cantons en fixent les autres effets juridiques et règlent la procédure relative à leur établissement et à leur modification.*

**Proposition**

**Créer un art. 2 al. 7 bis**

*Le plan directeur est contraignant pour les autorités communales et cantonales. Il est révisé au plus tous les dix ans et peut être modifié et adapté au besoin.*

**MOBILITÉ DOUCE QUOTIDIENNE (art. 22 ss.)**

5) Définition

**Art. 22 al. 1** : *Au sens de la présente loi, on entend par mobilité douce quotidienne l'ensemble des déplacements réalisés avec des moyens de transport sans moteur à combustion, notamment le trafic piéton (mobilité piétonne) et le trafic deux-roues, avec ou sans assistance électrique (mobilité cyclable). Sont exclus les quadricycles à moteur de tourisme.*

**Art. 22 al. 2** : *La mobilité douce dite de loisirs fait l'objet d'une législation spéciale.*

**Constat 1**

La voiture électrique entre dans la définition de la mobilité douce

**Proposition**

**Modification de la dernière phrase :**

*Sont exclus les quadricycles à moteur de tourisme **et les voitures électriques.***

**Variante**

**Version de la loi neuchâteloise :**

*Au sens de la présente loi, on entend par mobilité douce ~~quotidienne~~ l'ensemble des déplacements effectués à pied (mobilité piétonne) ou en deux-roues non motorisés ainsi qu'en deux-roues avec assistance électrique (mobilité cyclable).*

**Constat 2**

La définition donnée est celle de la mobilité douce, elle ne définit pas le terme « quotidienne »

**Exemple**

**LIML, art. 2 :**

*La mobilité de loisirs est distincte de la mobilité liée aux activités professionnelles et scolaires et au pendularisme qui se concentrent principalement dans les zones urbaines et les agglomérations.*

**Proposition**

**Modification de l'art. 22 al. 1**

Tracer le terme « quotidienne »

**Modification de l'art. 22 al. 2 : Distinguer la mobilité douce de loisirs de la mobilité douce quotidienne, comme cela est fait dans la LIML.**

*La mobilité douce quotidienne, liée aux activités professionnelles et scolaires et au pendularisme, se distingue de la mobilité douce dite de loisirs qui fait l'objet d'une législation spéciale.*

#### 6) Réseau cantonal

**Art. 23 al. 1 :** *Le service compétent développe et entretient le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne.*

**Constat** Le problème aujourd'hui est le manque de cohérence, de continuité des infrastructures et la sécurité. Ce sont les conditions d'un bon réseau cyclable.

⇒ Demande des initiants de l'initiative cantonale

⇒ Exigence de la loi fédérale sur les voies cyclables

Loi fédérale, art. 6 : *Les autorités responsables de la planification des réseaux de voies cyclables veillent en principe : [...numérotation de conditions...]*

**Proposition** **Modification de l'art. 23 al. 1 et renvoi à la loi fédérale (idem à l'art. 23 al. 2 avec la loi sur les routes)**

*Le service compétent développe et entretient le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne. Il veille à ce que les dispositions de la loi fédérale sur les voies cyclables en matière de planification soient respectées.*

#### 7) Subventions d'investissement : entretien

**Art. 24 al. 1 :** *L'Etat peut octroyer des subventions aux communes pour l'élaboration de plan de mobilité et la réalisation des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne et au stationnement.*

**Constat** Les subventions sont-elles octroyées uniquement à l'élaboration et la réalisation ?

**Exemple** **Loi sur la mobilité douce, Neuchâtel :**

Art. 22 let a.:

- Subvention pour les frais de réalisation et d'entretien constructif des aménagements cyclables

**Proposition** **Modification de l'art. 24 al. 1**

*L'Etat peut octroyer des subventions aux communes pour l'élaboration de plan de mobilité, la réalisation **et l'entretien** des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne et au stationnement.*

#### 8) Subventions d'investissement : montant de subvention

**Art. 24 al. 2 :** *Le montant de la subvention peut s'élever jusqu'à 50 pour cent du montant des coûts à la charge de la commune.*

**Constat** Les articles liés à la mobilité douce quotidienne donnent un grand pouvoir au canton par rapport aux communes. Pourquoi ces dernières devraient-elles alors financer jusqu'à 50% des infrastructures ?

**Exemple** **Loi sur les dangers naturels et les cours d'eau, Valais :**

Art. 49 :

- *Le canton soutient, par l'octroi de subventions allant jusqu'à 90 pour cent des coûts reconnus et 50 pour cent au minimum, les mesures constructives destinées à protéger la population et les biens de valeur notable contre les dangers naturels ainsi que les mesures de revitalisation, en respectant les principes de la gestion intégrée des risques*

**Proposition** **Modification de l'art. 24 al. 2**

*Le montant de la subvention peut s'élever jusqu'à 90 pour cent du montant des coûts à la charge de la commune.*

9) Collaboration avec des tiers

**Art. 24 bis al. 1 :** *L'Etat peut collaborer avec des organisations privées spécialisées pour assurer la planification, l'aménagement et l'entretien des réseaux de voies cyclables et fournir des informations sur ceux-ci.*

**Constat 1** Les organisations privées spécialisées ne sont pas définies.

⇒ **Précision par rapport à la loi fédérale sur les voies cyclables**

**Exemple** Loi fédérale, art. 16

**Proposition 1** **Ajout d'un art. 24 bis al. 2**

*Par organisations privées spécialisées sont considérées les organisations actives au niveau cantonal dans le domaine du trafic cycliste et qui poursuivent un but non lucratif depuis au moins 3 ans.*

**Constat 2** Les modalités d'une telle collaboration sont absentes.

⇒ **Précision par rapport à la loi fédérale sur les voies cyclables**

**Proposition 2** **Ajout d'un art. 24 bis al. 3**

*Les organisations privées spécialisées peuvent conseiller le canton et les communes, fournir des bases décisionnelles au canton et informer le public.*

**Proposition 3** **Ajout d'un art. 24 bis al. 4**

*L'Etat consulte les organisations privées spécialisées lors de projets d'infrastructure dédiées à la mobilité douce quotidienne.*

**Ainsi présenté à la commission le 14.06.2022**

**Pour le Comité de l'initiative cantonale « vélo » et la faitière velo.vs**

Philippe Jansen, 079 952 02 19, philipp.jansen@hotmail.com

# Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr

## ZIELE DER VELO-INITIATIVE



Die unterzeichneten, im Kanton stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger verlangen gestützt auf die Art. 33 ff. der Kantonsverfassung, die **Erarbeitung eines Gesetzes zum täglichen Veloverkehr**\* mit folgenden Zielen:

- die Förderung und Entwicklung des täglichen Veloverkehrs,
- die Umsetzung einer kantonalen Strategie, die unter anderem darauf abzielt, den Modalanteil der Velofahrten deutlich zu erhöhen,
- die Schaffung eines kantonalen Netzes von Velowegen.

\*Unter täglichem Veloverkehr werden sowohl Fahrten mit nicht motorisierten Zweirädern als auch mit E-Bikes verstanden.

## VORBEMERKUNGEN

### 1) Geltungsbereich und Zweck

**Art. 1 Abs. 2** : Das vorliegende Gesetz hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr sowie die **Förderung und Entwicklung des Alltagslangsamverkehrs** zu gewährleisten.

**Art. 1 Abs. 3 Zif b** : [...] die **Verlagerung** der Beförderung von Personen und Gütern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den **Alltagslangsamverkehr** zu fördern;

**Feststellung** Die allgemeinen Ziele/Zwecke sind im Vergleich zu anderen Kantonen und den Forderungen der Initianten spärlich.

### Beispiele

#### **MO-Gesetz, Neuenburg :**

##### Art. 1 :

- *hat zum Ziel, den Langsamverkehr zu fördern und zu entwickeln*
- *Konkretisierung einer kantonalen Strategie für den Langsamverkehr*
- *den Modalanteil des Radverkehrs deutlich erhöhen*

##### Art. 2 Abs. 1 :

- *den Langsamverkehr durch geeignete Einrichtungen fördern*

#### **Gesetzentwurf zur Mobilität, Freiburg :**

##### Art. 1 :

- *ein umfassendes, sicheres und effizientes Mobilitätssystem*
- *Begünstigung der sanften Mobilität*
- *Koordination der Planung und Umsetzung der verschiedenen Mobilitätsaspekte*
- *die Innovation im Bereich der Mobilität*

#### **Mobilitätsgesetz, Genf**

##### Art. 4 Abs. 2 :

- *die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und sanfter Mobilität fördern*

##### Art. 7 Abs. 2 :

- *indem man ... insbesondere auf die Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und sanfte Mobilität hinwirkt*

## 2) Intermodalität

**Feststellung** Das Gesetz enthält den öffentlichen Verkehr, den Alltagslangsamverkehr und die Mobilität von besonderer Bedeutung. In welchem Verhältnis stehen diese zueinander?

**Vorschlag** **Hinzufügung eines Art. 1 Abs. 1 bis**  
*Der Kanton sorgt dafür, dass die Mobilitätsbedürfnisse effizient, wirtschaftlich und umweltfreundlich durch ein vernetztes und optimal genutztes intermodales Verkehrssystem abgedeckt werden.*

## DEM KANTON VORBEHALTENE RECHTE (Art. 2)

### 3) Kantonaler Richtplan

**Art. 2 Abs. 7** : Der Kanton erstellt den kantonalen Richtplan für den Alltagsradverkehr und bestimmt insbesondere:

- a) das Alltagsradverkehrsnetz von kantonalem oder regionalem Interesse;
- b) die zu erstellende Radinfrastruktur ;
- c) die intermodalen Verkehrsknotenpunkte und Hubs, die für den Alltagsradverkehr zugänglich sein müssen;
- d) die Abstellmöglichkeiten für Zweiräder in der Nähe von Intermodalitätsknotenpunkten und -hubs und die Einrichtungen im Zusammenhang mit deren Zugänglichkeit.

**Feststellung** Investitionen und Fördermassnahmen müssen ein Ziel verfolgen: **den Modalanteil des Veloverkehrs erhöhen.**

⇒ **Forderung der Initianten der kantonalen Velo-Initiative**

**Vorschlag** **Hinzufügung eines Art. 2 Abs. 7 bis**

*e) die Massnahmen, die den Modalanteil des Alltagslangsamverkehr erhöhen sollen, unter anderen die Fördermassnahmen*

### 4) Periodische Überprüfung der Richtpläne

**Feststellung 1** Richtpläne werden in der Regel nach einer gewissen Zeit überprüft und angepasst.

⇒ **Anforderung des Bundesgesetzes über Velowege**

Veloweggesetz, Art. 5 Abs. 1, Zif. b : *Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.*

**Beispiel**

**MO-Gesetz, Neuenburg:**

Art. 14 Abs. 1 :

*- Die kantonalen und kommunalen Veloverkehrsrichtpläne werden überprüft und bei Bedarf angepasst, in der Regel alle zehn Jahre*

**Feststellung 2**            Richtpläne müssen verbindlich sein.

⇒ **Anforderung des Bundesgesetzes über Velowege**

Veloweggesetz, Art. 5 Abs. 2 : *Die Pläne sind für die Behörden verbindlich. Die Kantone legen die übrigen Rechtswirkungen der Pläne fest und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung.*

**Vorschlag**                    **Hinzufügung eines Art. 2 Abs. 7 bis**  
*Der Richtplan ist für die kommunalen und kantonalen Behörden verbindlich. Er wird höchstens alle zehn Jahre überprüft und kann bei Bedarf geändert und angepasst werden.*

#### **ALLTAGSLANGSAMVERKEHR (Art. 22 ff.)**

5) Begriff

**Art. 22 Abs. 1 :** *Als Alltagslangsamverkehr im Sinne des vorliegenden Gesetzes gilt jede Art von Mobilität, für die Verkehrsmittel benutzt werden, die keinen Verbrennungsmotor haben. Dazu gehören insbesondere der Fussgängerverkehr (Fussgängermobilität) und der Zweiradverkehr mit oder ohne elektrische Unterstützung (Zweiradmobilität). Ausgenommen sind vierrädrige Kleinmotorfahrzeuge für den Tourismus.*

**Art. 22 Abs. 2 :** *Der Freizeitlangsamverkehr ist Gegenstand einer Spezialgesetzgebung.*

**Feststellung 1**            Das Elektroauto fällt unter diese Definition.

**Vorschlag**                    **Änderung des letzten Satzes**  
*Ausgenommen sind vierrädrige Kleinmotorfahrzeuge für den Tourismus **und Elektroautos.***

**Variante**                    **Version de MO-Gesetzes Neuenburg :**  
*Als ~~Alltags~~langsamverkehr im Sinne dieses Gesetzes gelten alle Fahrten, die zu Fuss (Fussgängermobilität) oder mit nicht motorisierten Zweirädern sowie mit Zweirädern mit elektrischer Unterstützung (Zweiradmobilität) zurückgelegt werden.*

**Feststellung 2**            Die gegebene Begriffsdefinition ist die des Langsamverkehrs, und nicht die des Alltagslangsamverkehrs.

**Beispiel**                    **Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs (WFV), Art. 2 :**  
*Der Freizeitverkehr unterscheidet sich vom Berufs-, Schul- und Pendlerverkehr, der sich hauptsächlich auf städtische Gebiete und Agglomerationen konzentriert.*

**Vorschlag**                    **Änderung des Art. 22 Abs. 1**  
Den Begriff « Alltags » streichen

**Änderung des Art. 22 Abs. 2 : Unterscheidung zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr, wie im Gesetz über WFV getan.**

*Der Alltagslangsamverkehr, womit Berufs-, Schul- und Pendlerverkehr gemeint ist, unterscheidet sich vom sogenannten Freizeitverkehr, der Gegenstand einer Spezialgesetzgebung ist.*

#### 6) Kantonales Netz des Alltagsradverkehrs

**Art. 23 Abs. 1:** *Die zuständige Dienststelle entwickelt und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs.*

**Feststellung** Das Problem heute ist der Mangel an Zusammenhalt, Kontinuität der Infrastruktur und Sicherheit. Dies sind die Voraussetzungen für ein gutes Velowegnetz.

⇒ **Forderung der Initianten der kantonalen Velo-Initiative**

⇒ **Anforderung des Bundesgesetzes über Velowege**

Veloweggesetz, Art. 6: *Die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden sorgen im Grundsatz dafür, dass: [...Nummerierung von Bedingungen ...]*

**Vorschlag** **Änderung des Art. 23 Abs. 1 und Verweis auf das Bundesgesetz (wie im Art. 23 Abs. 2 mit dem Strassengesetz)**  
*Die zuständige Dienststelle entwickelt und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs. Sie sorgt dafür, dass die Vorgaben des Bundesgesetzes über Velowege in Bezug auf die Planung eingehalten werden.*

#### 7) Investitionssubventionen : Unterhalt

**Art. 24 Abs. 1:** *Der Kanton kann den Gemeinden für die Erstellung eines Mobilitätsplans und die Realisierung von Infrastrukturen, die dem Alltagslangsamverkehr und diesbezüglicher Abstellflächen dienen, Subventionen gewähren.*

**Feststellung** Werden Subventionen nur für die Erstellung und Realisierung gewährt?

**Beispiel** **MO-Gesetz, Neuenburg :**

Art. 22 Ziff a. :

- Subventionen zu den Kosten für die Erstellung und Realisierung der Veloverkehrsinfrastruktur

**Vorschlag** **Änderung des Art. 24 Abs. 1**  
*Der Kanton kann den Gemeinden für die Erstellung eines Mobilitätsplans, die Realisierung **und den Unterhalt** von Infrastrukturen, die dem Alltagslangsamverkehr und diesbezüglicher Abstellflächen dienen, Subventionen gewähren.*

#### 8) Investitionssubventionen : Höhe der Subvention

**Art. 24 Abs. 2:** *Die Höhe der Subvention kann sich auf bis zu 50 Prozent der Kosten der Gemeinde belaufen.*

**Feststellung** Die Artikel im Zusammenhang mit dem Alltagslangsamverkehr geben dem Kanton eine grosse Macht im Vergleich zu den Gemeinden. Warum sollten letztere dann bis zu 50% der Infrastruktur finanzieren?

**Beispiel** **Gesetz über die Naturgefahren und den Wasserbau, Wallis :**  
Art. 49 :  
- *Durch die Gewährung von Beiträgen von mindestens 50 und bis zu 90 Prozent der anerkannten Kosten unterstützt der Kanton die baulichen Massnahmen zum Schutz von Menschen und erheblichen Sachwerten vor Naturgefahren und die Revitalisierungsmassnahmen. Dabei sind die Grundsätze des integralen Risikomanagements zu berücksichtigen*

**Vorschlag** **Änderung des Art. 24 Abs. 2**  
*Die Höhe der Subvention kann sich auf bis zu 90 Prozent der Kosten der Gemeinde belaufen.*

#### 9) Zusammenarbeit mit Dritten

**Art. 24 bis Abs. 1 :** *Der Kanton kann mit spezialisierten privaten Organisationen zusammenarbeiten, um die Planung, die Entwicklung und den Unterhalt von Radwegnetzen sicherzustellen und Informationen darüber bereitzustellen.*

**Feststellung 1** Die spezialisierten privaten Organisationen wurden nicht definiert.

⇒ **Präzisierung in Bezug auf das Bundesgesetz über Velowege**

**Beispiel** Veloweggesetz, Art. 16

**Vorschlag 1** **Hinzufügung eines Art. 24 bis Abs. 2**  
*Unter spezialisierten privaten Organisationen sind Fachorganisationen gemeint, die kantonale im Bereich des Veloverkehrs tätig sind und die seit mindestens drei Jahren ideelle Zwecke im Bereich des Veloverkehrs verfolgen.*

**Feststellung 2** Es fehlen die Modalitäten für eine solche Zusammenarbeit.

⇒ **Präzisierung in Bezug auf das Bundesgesetz über Velowege**

**Vorschlag 2** **Hinzufügung eines Art. 24 bis Abs. 3**  
Die spezialisierten privaten Organisationen können den Kanton und die Gemeinden beraten, dem Kanton Grundlagen bereitstellen und die Öffentlichkeit informieren.

**Vorschlag 3** **Hinzufügung eines Art. 24 bis Abs. 4**  
Der Kanton konsultiert die spezialisierten privaten Organisationen bei Infrastrukturprojekten, die dem Alltagslangsamverkehr gewidmet sind.

**So dem Ausschuss vorgelegt am 14.06.2022**

**Für das Initiativkomitee und den Velodachverband velo.vs**

Philippe Jansen, 079 952 02 19, philipp.jansen@hotmail.com



# Règlement concernant la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne

## (Règlement de la LTPMDQuot)

---

*Le Conseil d'Etat du canton du Valais*

vu l'article 57 alinéa 1 de la Constitution cantonale ;  
vu les articles 22 à 28 de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne du xx.xxxx.2022 (LTPMDQuot) ;  
sur la proposition du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement ;

*arrête :*

### **Art. 1** Objet du règlement

<sup>1</sup> Le présent règlement définit les modalités d'application des dispositions légales cantonales de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne en matières de mobilité douce quotidienne et de mobilité d'intérêt particulier, notamment concernant l'octroi des subventions d'investissement et d'exploitation ainsi que les actions de promotion.

### **Art. 2** Mobilité douce quotidienne

<sup>1</sup> Font notamment partie de la mobilité douce quotidienne, comprenant entres autres la micro-mobilité (par exemple engins assimilés à des véhicules) et autres modes apparentés, :

- a) les infrastructures, y compris notamment le développement, l'entretien et le dispositif de biodiversité afférent de la mobilité douce quotidienne ;
- b) le matériel roulant ;
- c) les conditions cadres de l'ensemble des modes de transports de mobilité douce quotidienne.

### **Art. 3** Mobilité d'intérêt particulier

<sup>1</sup> S'agissant du transport de personnes, font notamment partie de la mobilité d'intérêt particulier :

- a) les liaisons par câble entre plaine et montagne répondant de manière prépondérante aux besoins du trafic régional ou urbain ;
- b) le trafic saisonnier par rail, par route ou lacustre (exemples : cols alpin en été, tronçon touristique lié à une ligne TRV, navettes lacustres) ;

- c) les interfaces modales ;
- d) le trafic intercantonal ou international non exploité toute l'année ;
- e) les modes de transports innovants (exemple : navette autonome) ;
- f) les modes de transports durable en matière de transport de personnes (exemple : véhicule bas carbone).

<sup>2</sup> S'agissant du transport de marchandises, font notamment partie de la mobilité d'intérêt particulier :

- a) le ferroutage : Lötschberg, Simplon et Furka ;
- b) les interfaces modales permettant une optimisation de chaînes logistiques de transport à l'échelon national ou international ;
- c) la promotion de modes innovants de transport de marchandises ;
- d) les modes de transports durable en matière de marchandises (exemple : véhicule bas carbone).

#### Art. 4 Compétences

<sup>1</sup> Le service en charge de la mobilité (ci-après Service) est compétent pour octroyer les subventions et soutenir les actions de promotion en matières de mobilité douce quotidienne et de mobilité d'intérêt particulier.

<sup>2</sup> Il est soumis pour les engagements financiers à la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton (LGCAF).

#### Art. 5 Critères d'octroi de subventions

<sup>1</sup> Les critères d'octroi des subventions d'investissement en matière de mobilité douce quotidienne sont définis en fonction de l'intérêt cantonal, de l'importance de l'itinéraire et du montant de l'investissement à charge du requérant. Le pourcentage total de la subvention représente le cumul des trois pourcentages liés auxdits critères et définis comme suit :

Intérêt cantonal			Importance de l'itinéraire			Montant de l'investissement [millions de CHF]		
Evaluation	Description	Prise en charge cantonale [%]	Evaluation	Description	Prise en charge cantonale [%]	Evaluation	Description	Prise en charge cantonale [%]
Grand	Ayant un impact sur tout le canton	20	Grande	Itinéraire principale	15	Important	Supérieur à 20 millions	15
Moyen	Ayant un impact sur une région étendue (plusieurs communes)	15	Moyenne	Itinéraire secondaire	10	Moyen	Entre 5 et 20 millions	10
Petit	Ayant un impact sur une région limitée	10	Petite	Itinéraire ayant une importance géographique limitée	5	Petit	Inférieur à 5 millions	5

<sup>2</sup> Les critères d'octroi des subventions d'investissement et d'exploitation en matière de mobilité d'intérêt particulier sont définis en fonction de l'intérêt cantonal, de l'importance de l'itinéraire et du montant de l'investissement à charge du requérant.

Le pourcentage total de la subvention représente le cumul des trois pourcentages liés auxdits critères et définis comme suit, à l'exception des transports des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à cent pour cent et pour lesquels les pourcentages du tableau sont doublés, :

Intérêt cantonal			Importance de l'itinéraire			Montant de l'investissement [millions de CHF]		
Evaluation	Description	Prise en charge cantonale [%]	Evaluation	Description	Prise en charge cantonale [%]	Evaluation	Description	Prise en charge cantonale [%]
Grand	Ayant un impact sur tout le canton	20	Grande	Itinéraire principale	15	Important	Supérieur à 20 millions	15
Moyen	Ayant un impact sur une région étendue (plusieurs communes)	15	Moyenne	Itinéraire secondaire	10	Moyen	Entre 5 et 20 millions	10
Petit	Ayant un impact sur une région limitée	10	Petite	Itinéraire ayant une importance géographique limitée	5	Petit	Inférieur à 5 millions	5

## Art. 6 Actions de promotion

<sup>1</sup> Sont considérés comme des encouragements à l'utilisation de la mobilité douce quotidienne au sens de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne, des campagnes incitatives telles que les projet Bike-Check, la campagne Pedibus et les soutiens aux études, recherches et tests dans le cadre académique (entres autres EPF et HES).

<sup>2</sup> Sont considérés comme des encouragements à l'utilisation de la mobilité d'intérêt particulier au sens de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne, des campagnes incitatives telles que le projet « bol d'air », le projet « les jeunes à ski » et le projet « Pass 13 étoiles ».

<sup>3</sup> Les actions de promotion sont évaluées selon les critères du développement durable, conformément à la loi sur l'organisation des Conseils et les rapports entre les pouvoirs du 23 mars 1996 (LOCRP), au travers de l'outil d'évaluation Boussole 21.

## Art. 7 Procédure

<sup>1</sup> Les demandes d'octroi de subventionnement ou de soutien des actions de promotion doivent être adressées au service en charge de la mobilité.

<sup>2</sup> Les demandes doivent comprendre notamment et surtout :

- a) les coordonnées complètes du requérant ;
- b) la description du projet ;
- c) le plan de financement ;
- d) le calendrier prévisionnel des travaux ou de l'action promotionnelle.

**Art. 8** Entrée en vigueur

Le présent règlement sera publié au Bulletin officiel, pour entrer en vigueur en même temps que la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne.

PROJET



# Reglement betreffend das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (Reglement des GöVALV)

---

*Der Staatsrat des Kantons Wallis*

eingesehen den Artikel 57 Absatz 1 der Kantonsverfassung ;  
eingesehen die Artikel 22 bis 28 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr vom xx.xxxx.2022 (GöVALV);  
auf Vorschlag des Departements für Mobilität, Raum und Umwelt;

*verordnet:*

## **Art. 1** Ziel der Reglemente

<sup>1</sup> Das vorliegende Reglement legt die Anwendungsmodalitäten der kantonalen gesetzlichen Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr im Bereich des Alltagslangsamverkehrs und der Mobilität von besonderer Bedeutung fest, insbesondere bezüglich der Gewährung von Investitions- und Betriebsbeiträgen sowie der Förderungsaktionen.

## **Art. 2** Alltagslangsamverkehr

<sup>1</sup> Dazu gehören unter anderem die Mikro-Mobilität (z. B. fahrzeugähnliche Geräte) und andere verwandte Arten,:

- a) Infrastrukturen, einschließlich insbesondere der Entwicklung, Instandhaltung und des damit verbundenen Biodiversitätssystems für den Alltagslangsamverkehr;
- b) Fahrzeuge;
- c) die Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des Alltagslangsamverkehrs.

## **Art. 3** Mobilität von besonderer Bedeutung

<sup>1</sup> In Bezug auf den Personenverkehr gehören zur Mobilität von besonderer Bedeutung namentlich:

- a) Seilbahnverbindungen zwischen Tal- und Berggebieten, die überwiegend den Bedürfnissen des Regional- oder Stadtverkehrs entsprechen;
- b) der saisonale Verkehr auf Schiene, Straße oder See (Beispiele: Alpenpässe im Sommer, touristischer Abschnitt, der an eine RPV-Linie gebunden ist, See-Pendelverkehr);

- c) modale Schnittstellen ;
- d) Interkantonaler oder internationaler Verkehr, der nicht ganzjährig betrieben wird;
- e) innovative Verkehrsarten (Beispiel: autonomer Shuttle);
- f) nachhaltige Verkehrsarten im Personenverkehr (Beispiel: kohlenstoffarmes Fahrzeug).

<sup>2</sup> Im Hinblick auf den Güterverkehr gehören zur Mobilität von besonderer Bedeutung unter anderem:

- a) Autoverlad: Lötschberg, Simplon und Furka;
- b) modale Schnittstellen, die eine Optimierung der logistischen Transportketten auf nationaler oder internationaler Ebene ermöglichen;
- c) Förderung innovativer Güterverkehrsarten ;
- d) nachhaltige Verkehrsarten im Güterverkehr (Beispiel: kohlenstoffarme Fahrzeuge).

#### Art. 4 Kompetenzen

<sup>1</sup> Die Dienststelle für Mobilität (nachstehend Dienststelle) ist zuständig für die Gewährung von Subventionen und die Unterstützung von Förderungsaktionen im Bereich des Alltagslangsamverkehr und der Mobilität von besonderer Bedeutung.

<sup>2</sup> Für die finanziellen Verpflichtungen untersteht sie dem Gesetz über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt des Kantons und deren Kontrolle (FHG).

#### Art. 5 Kriterien für die Gewährung von Zuschüssen

<sup>1</sup> Die Kriterien für die Gewährung von Investitionsbeiträgen für den Alltagslangsamverkehr werden aufgrund des kantonalen Interesses, der Bedeutung der Route und der Höhe der vom Gesuchsteller zu tragenden Investition definiert. Der Gesamtprozentsatz der Subvention stellt die Kumulierung der drei Prozentsätze dar, die mit den genannten Kriterien verbunden und wie folgt definiert sind:

Kantonales Interesse			Bedeutung der Route			Höhe der Investition [Mio. CHF]		
Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]
Groß	Mit Auswirkungen auf den gesamten Kanton	20	Groß	Hauptweg	15	Wichtig	Mehr als 20 Millionen	15
Mittel	Auswirkungen auf eine große Region (mehrere Gemeinden) haben	15	Mittel	Sekundärer Weg	10	Mittel	Zwischen 5 und 20 Millionen	10
Kleine	Haben Auswirkungen auf eine begrenzte Region	10	Kleine	Route mit begrenzter geografischer Bedeutung	5	Kleine	Weniger als 5 Millionen	5

<sup>2</sup> Die Kriterien für die Gewährung von Investitions- und Betriebsbeiträgen im Bereich der Mobilität von besonderer Bedeutung werden aufgrund des kantonalen Interesses, der Bedeutung der Strecke und der Höhe der vom Gesuchsteller zu tragenden Investition festgelegt. Der Gesamtprozentsatz der Subvention stellt die Kumulierung der drei Prozentsätze dar, die mit den genannten Kriterien verbunden und wie folgt definiert sind, mit Ausnahme des Güterverkehrs und des interkantonalen oder internationalen Verkehrs, die bis zu hundert Prozent

subventioniert werden können und für die die Prozentsätze in der Tabelle verdoppelt werden,:

Kantonales Interesse			Bedeutung der Route			Höhe der Investition [Mio. CHF]		
Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]
Groß	Mit Auswirkungen auf den gesamten Kanton	20	Groß	Hauptweg	15	Wichtig	Mehr als 20 Millionen	15
Mittel	Auswirkungen auf eine große Region (mehrere Gemeinden) haben	15	Mittel	Sekundärer Weg	10	Mittel	Zwischen 5 und 20 Millionen	10
Kleine	Haben Auswirkungen auf eine begrenzte Region	10	Kleine	Route mit begrenzter geografischer Bedeutung	5	Kleine	Weniger als 5 Millionen	5

## Art. 6 Fördermassnahmen

<sup>1</sup> Als Förderung der Nutzung des Alltags-Langsamverkehrs im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltags-Langsamverkehr gelten Anreizkampagnen wie das Projekt Bike-Check, die Pedibus-Kampagne und die Unterstützung von Studien, Forschungen und Tests im akademischen Rahmen (u.a. ETH und Fachhochschulen).

<sup>2</sup> Als Förderung der Nutzung der Mobilität von besonderer Bedeutung im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltags-Langsamverkehr gelten Anreizkampagnen wie das Projekt "bol d'air", das Projekt "les jeunes à ski" und das Projekt "Pass 13 étoiles".

<sup>3</sup> Die Fördermassnahmen werden gemäß dem Gesetz über die Organisation der Räte und die Beziehungen zwischen den Gewalten vom 23. März 1996 (GORBG) mithilfe des Evaluierungsinstruments Kompass 21 nach den Kriterien der nachhaltigen Entwicklung bewertet.

## Art. 7 Verfahren

<sup>1</sup> Anträge auf Gewährung von Finanzhilfen oder Unterstützung von Fördermassnahmen sind an die für Mobilität zuständige Dienststelle zu richten.

<sup>2</sup> Die Anträge müssen insbesondere und vor allem enthalten:

- a) die vollständigen Kontaktdaten des Antragstellers;
- b) die Beschreibung des Projekts;
- c) den Finanzierungsplan;
- d) den vorläufigen Zeitplan für die Arbeiten oder die Fördermassnahme.

## Art. 8 Inkrafttreten

Diese Verordnung wird im Amtsblatt veröffentlicht, um gleichzeitig mit dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr in Kraft zu treten.



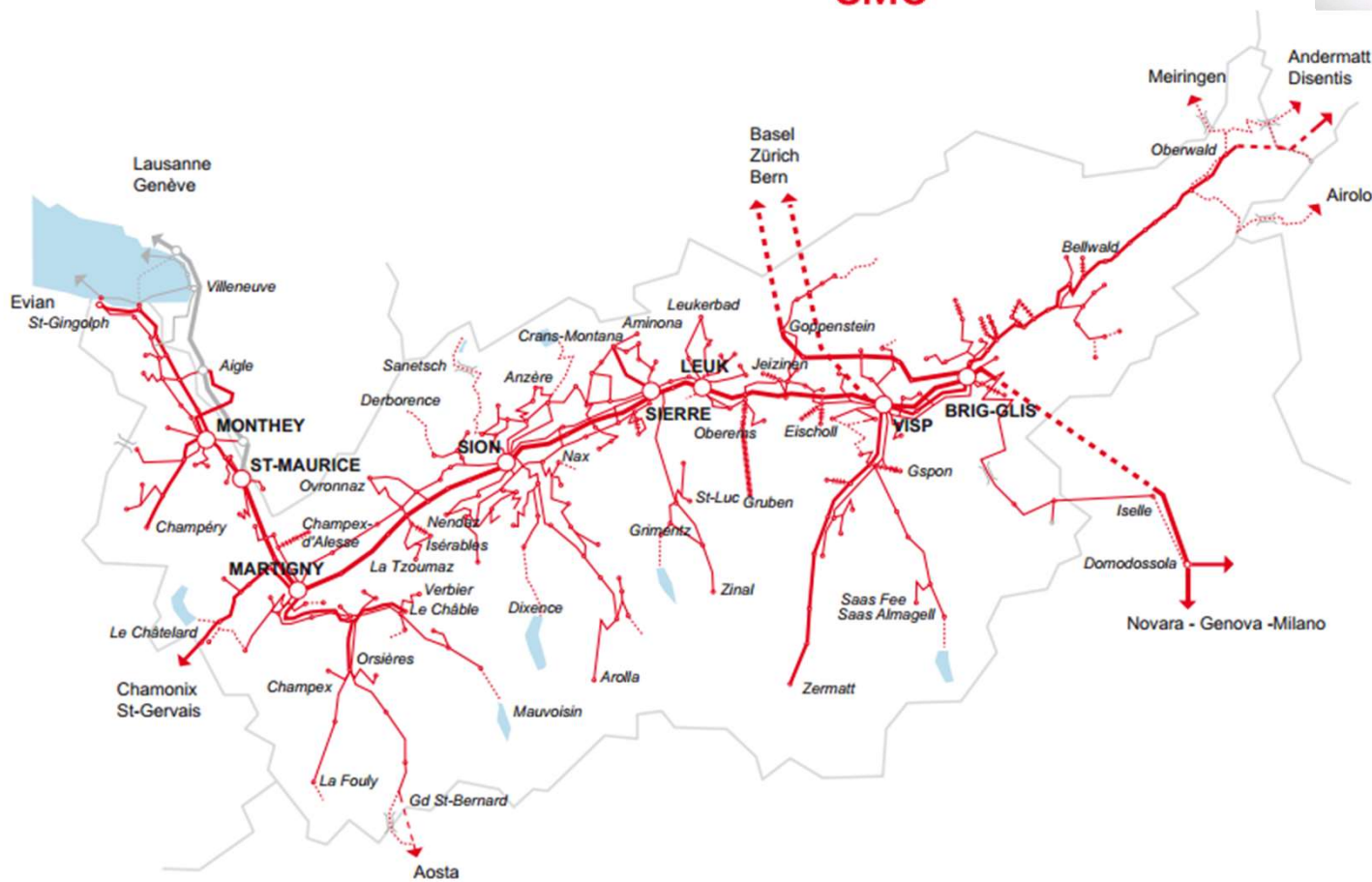
**UTP | VÖV**

Union des transports publics du Valais  
Walliser Verband öffentlicher Verkehr

Projet de Loi sur les transports publics et la mobilité  
douce quotidienne (LTPMDQuot)

Sion, le 14 juin 2022

# Transports publics du Valais



# Quelques chiffres clés

Nombre de voyageurs en 2019 116'709'516

Nombre de collaborateurs 2'860

Investissements  
dans l'infrastructure ferroviaire  
en 2020 et 2021 292'598'496

# Défis des transports publics aujourd'hui

- Augmentation du part modal (initiative de l'UTP Suisse)
- Reconquérir la clientèle à la suite de la pandémie COVID-19
- Pénurie de main d'œuvre spécialisée (chauffeurs de bus, ingénieurs, ...)
- Augmentation des coûts d'énergie (électricité et carburant)
- Nouvelle version de la Loi sur le CO2
- Cybersécurité

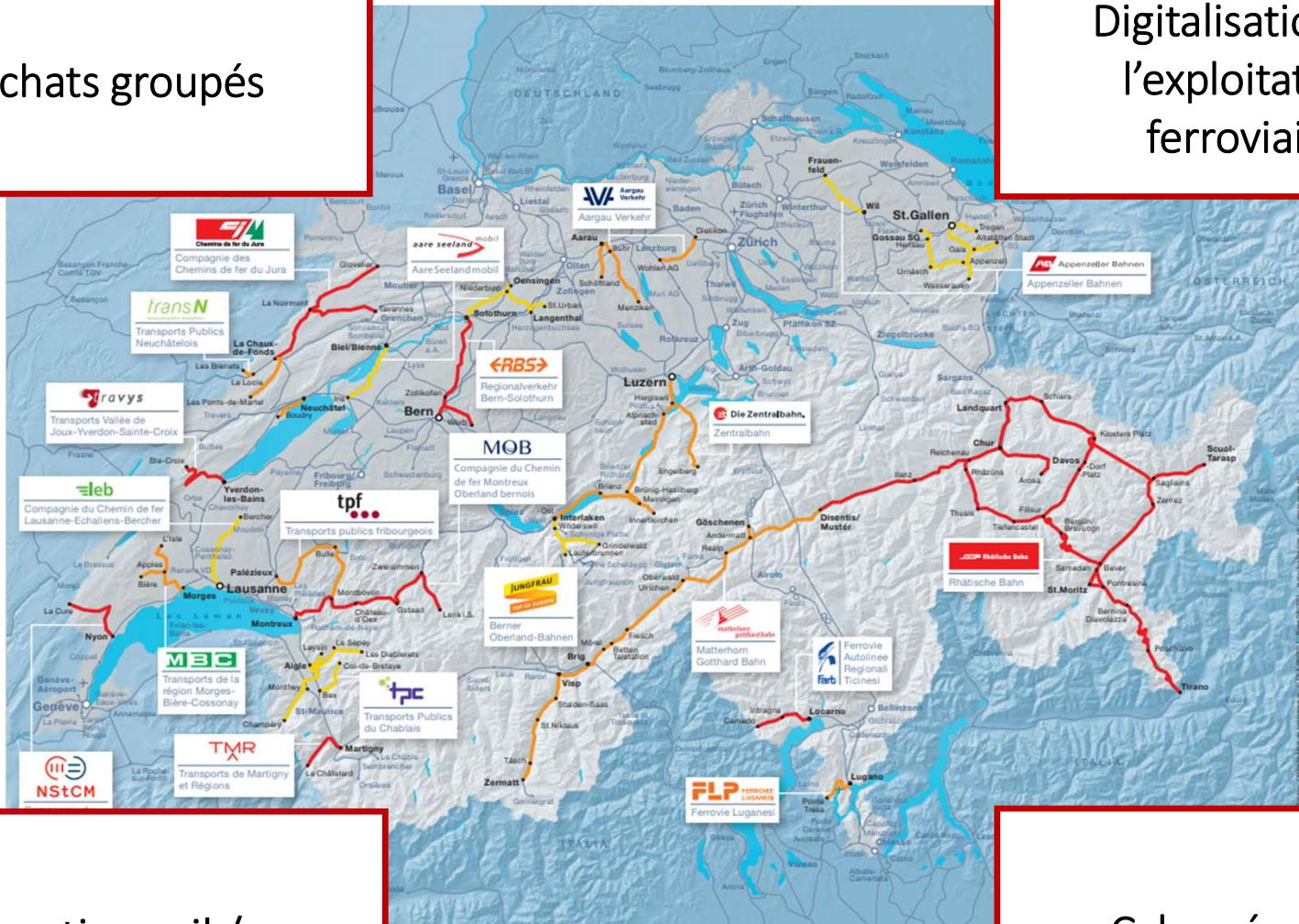
# Défis des transports publics futurs

- Concept cantonal de la mobilité 2040
- Transition énergétique pour la partie bus
- Prodes 2030/35
- Mise en conformité des infrastructures LHand
- Digitalisation de l'exploitation ferroviaire
- Introduction du nouveau matériel roulant
- Maitrise des coûts

# Défis des transports publics futurs

Achats groupés

Digitalisation de l'exploitation ferroviaire



Interaction rail /roue

Cybersécurité

# Représentations du Canton du Valais dans les organisations faîtières

- Alliance SwissPass – Fernando Lehner MGB
- Comité UTP Suisse – Fernando Lehner MGB et Martin von Känel TMR
- RAILplus – Fernando Lehner MGB, Grégoire Praz TPC et Martin von Känel TMR



Merci de votre  
attention

# Prise de position UTP VS

## Loi sur les Transports Publics (LTP) / Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV)

Référence / N° d'article	Remarque /Bemerkung	Propositions
Art 3 al.1	Une précision sur les types de prestations qui nécessitent une autorisation cantonale serait utile.	Eventuellement à préciser dans le RS 740.100 - Règlement concernant l'octroi d'autorisations cantonales pour le transport de voyageurs (RATV).
Art. 8 al.3	Cet article de la loi est contradictoire avec la loi fédérale sur le transport des voyageurs (LTV), article 15 ( <a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2009/680/fr">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2009/680/fr</a> ). Si le canton veut appliquer une politique de prix plus basse, il devra (seul) compenser le gap, p.e. GE.	Les modalités d'élaboration des tarifs devraient se faire en accord avec les standards de la branche donnés par l'Alliance Swiss Pass, de sorte à ce que l'on propose au client final une solution simple et unifiée.
Art. 21 al. 5	L'alinéa 5 de l'article 21 prévoit que dans le cadre du trafic d'agglomération et le trafi urbain, " La présentation du résultat, en matière de subventionnement, est faite en application de l'article 36 LTV par analogie." Cette condition peut-elle être remplie par une commune ou une agglomération qui détiendrait la concession de transport?	

# Révision totale de la loi cantonale sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne



Commission thématique 2<sup>ème</sup> lecture  
Sion, le 14 juin 2022

## Présentation par le service

Rappel des éléments financiers

- Coût des infrastructures
- Trafic régional de voyageurs
- Trafic d'agglomération et Trafic urbain
- Trafic d'intérêt particulier

Incidences financières



## Rappel des éléments financiers



## Coûts des infrastructures

### Contribution du Valais au Fonds d'infrastructures ferroviaires

#### Investissements

100% par le Canton (actuellement 100%)

0% par les communes (actuellement 0%)

#### Fonctionnement

100% par le Canton (actuellement 86%)

0% par les communes (actuellement 14%)

Aujourd'hui (coûts d'expl. de l'infrastructure)			2023 (nouvelle loi)		
<b>Canton *</b>	100.0%	CHF 10.0 Mio	<b>Canton</b>	100.0%	CHF 20.1 Mio
<b>Canton **</b>	86.0%	CHF 8.6 Mio	<b>Communes</b>	0.0%	CHF 0.0 Mio
<b>Communes **</b>	14.0%	CHF 1.5 Mio		<b>100%</b>	<b>CHF 20.1 Mio</b>
C 2021	<b>100%</b>	<b>CHF 20.1 Mio</b>			

\* Part d'investissement

\*\* Part d'exploitation de l'infrastructure



## Trafic régional de voyageurs



## Trafic régional de voyageurs

### Quelles sont les conditions à remplir ?

Fixées par la Confédération

L'offre dépend du nombre de passagers de la ligne

### Qui commande l'offre ?

Confédération + Canton (co-commanditaires de l'offre)

### Qui paie les coûts ?

Les recettes des passagers

Les coûts non couverts, payés :

- 63% par la Confédération

- 37% par le Canton, qui refacture une participation aux communes

### Comment se refacture les 37% du canton ?

70% par le Canton (actuellement 86%)

30% par les communes (actuellement 14%)



## Trafic régional de voyageurs

### Clé de répartition entre les communes

#### Lignes TRV de chemin de fer

Répartition pour toutes les communes (toutes les communes du canton participent)

**Population x Coefficient de qualité de desserte ferroviaire**

Note : Coefficient de qualité de desserte ferroviaire: 1 - 0.5

#### Lignes TRV autres que du chemin de fer (bus, câble)

Répartition par région socio-économique, puis par commune

**Population x Coefficient de qualité de desserte non ferroviaire**

Note : Coefficient de qualité de desserte non ferroviaire : 1 - 0.8 - 0.6 - 0.5



## Trafic d'agglomération/urbain



## Trafic d'agglomération

### Quelles sont les conditions à remplir ?

Fixées par la Canton

### Qui commande l'offre ?

Les communes

### Qui paie les coûts ?

Les recettes des passagers

Les coûts non couverts, payés :

- 70% par les communes (actuellement 85%)
- 30% par le Canton (actuellement 15%)



## Trafic urbain

### Quelles sont les conditions à remplir ?

Fixées par la Canton

### Qui commande l'offre ?

Les communes

### Qui paie les coûts ?

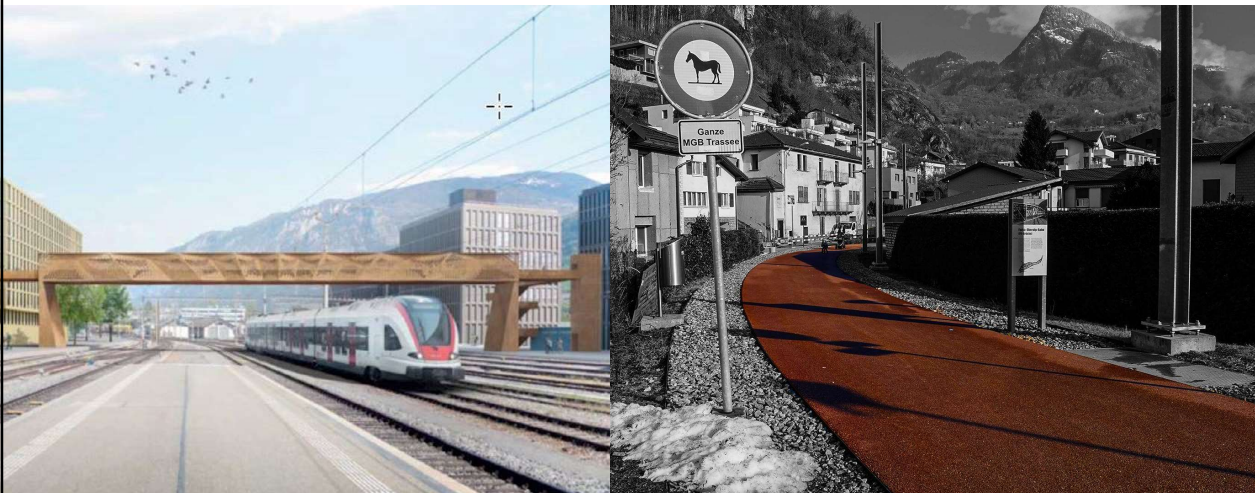
Les recettes des passagers

Les coûts non couverts, payés :

- 70% par les communes (actuellement 100%)
- 30% par le Canton (actuellement 0%)



## Mobilité douce



## Mobilité douce

### Principe pour une subvention

Jusqu'à 50% du montant des coûts à la charge du requérant

Selon les critères : Intérêt cantonal – Importance – Montant à charge du requérant (cf. règlement du CE)



# Mobilité d'intérêt particulier



# Mobilité d'intérêt particulier

## Principe pour une subvention

Jusqu'à 100% du montant des coûts à la charge du requérant

Selon les critères : Intérêt cantonal – Importance – Montant à charge du requérant (cf. règlement du CE)



## Incidences financières



## Incidences financières

### Indemnités du Transport régional de voyageurs

<b>Total (C 2021)</b>	<b>→ 100%</b>	<b>111.9 millions de francs</b>
Confédération	→ 63%	70.5 millions de francs
Canton	→ 37%	41.4 millions de francs
Dont refacturés aux communes		
<u>Loi actuelle</u>	→ 14% des 37%	5.83 millions de francs
<u>Loi modifiée</u>	→ 30% des 37%	12.43 millions de francs



## Incidences financières

### Indemnités du Transport d'agglomération

<b>Total (C 2021)</b>	<b>→ 100%</b>	<b>12.9 millions de francs</b>
<u>Loi actuelle</u>		
Communes	→ 85%	11.0 millions de francs
Canton	→ 15%	1.9 millions de francs
<u>Loi modifiée</u>		
Communes	→ 70%	9.0 millions de francs
Canton	→ 30%	3.9 millions de francs



## Incidences financières

### Indemnités du Transport urbain

<b>Total (estimation)</b>	<b>→ 100%</b>	<b>7.0 millions de francs</b>
<u>Loi actuelle</u>		
Communes	→ 100%	7.0 millions de francs
Canton	→ 0%	0.0 millions de francs
<u>Loi modifiée</u>		
Communes	→ 70%	4.9 millions de francs
Canton	→ 30%	2.1 millions de francs



# Incidences financières

## Transports publics

Transport publics		
	Canton	Communes
TP indemnités TRV	- 6.7 millions	+ 6.7 millions
TP indemnités TA	+ 2.0 million	- 2.0 million
TP indemnités TU	+ 2.1 million	- 2.1 million
TP Infrastructure	+ 1.5 million	- 1.5 million
<b>Total TP</b>	<b>-1.1 million</b>	<b>+1.1 million</b>

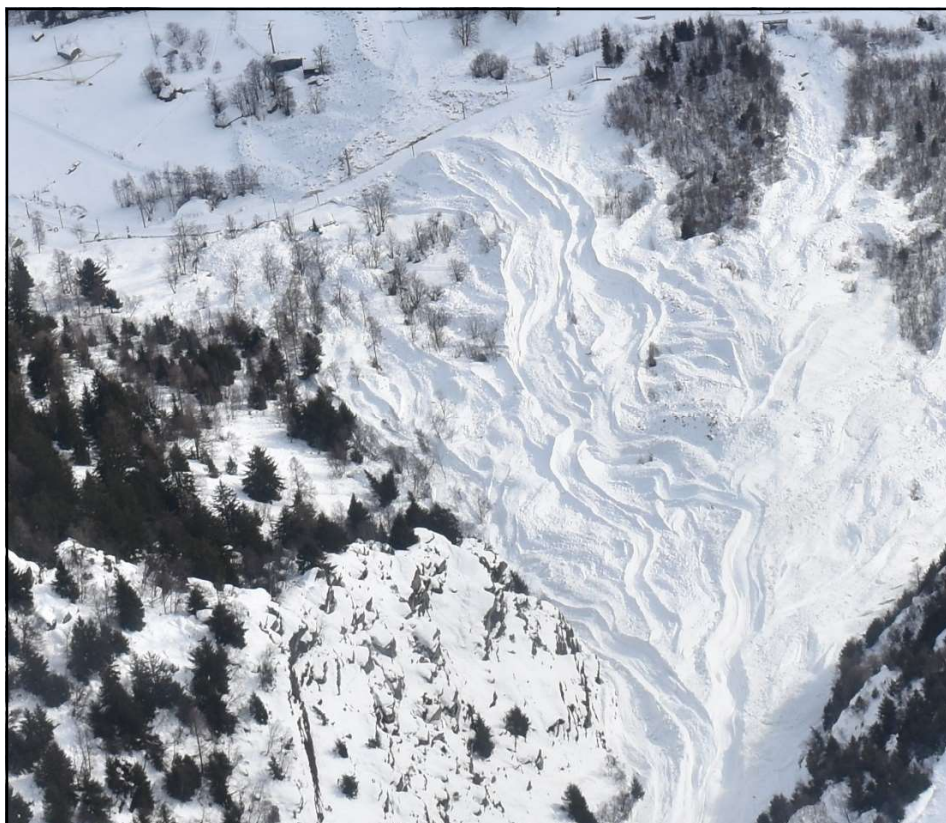


# Incidences financières

## Autres domaines

Mobilité douce et d'intérêt particulier		
	Canton	Communes
Mobilité douce quotidienne RCC	1.4 à 2.1 millions	-1.4 à -2.1 millions
Mobilité douce quotidienne subventionnement	2 millions	-2 millions
Mobilité d'intérêt particulier	2 à 3 millions	- 2 à -3 millions
<b>Total</b>	<b>4.3 à 6 millions</b>	<b>-4.3 à -6 millions</b>





CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Département de la mobilité,  
du territoire et de l'environnement  
Service de la Mobilité

Rue des Creusets 5  
Bâtiment Mutua  
CH – 1950 Sion

# Gesamtrevision des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsam- verkehr



2. Lesung thematische Kommission  
Sitten, 14. Juni 2022

## Präsentation durch die Dienststelle

- Erinnerung der finanziellen Elemente
- Infrastrukturkosten
  - Regionaler Personenverkehr
  - Agglomerationsverkehr und Ortsverkehr
  - Mobilität von besonderer Bedeutung

Finanzielle Konsequenzen



## Erinnerung der finanziellen Elemente



## Infrastrukturkosten

### Beitrag des Kantons Wallis an den Bahninfrastrukturfonds Investitionen

100% durch den Kanton (aktuell 100%)

0% durch die Gemeinden (aktuell 0%)

### Betrieb

100% durch den Kanton (aktuell 86%)

0% durch die Gemeinden (aktuell 14%)

Heute ( Betriebskosten der Infrastruktur)			2023 (neues Gesetz)		
<b>Kanton *</b>	100.0%	CHF 10.0 Mio	<b>Kanton</b>	100.0%	CHF 20.1 Mio
<b>Kanton **</b>	86.0%	CHF 8.6 Mio	<b>Gemeinden</b>	0.0%	CHF 0.0 Mio
<b>Gemeinden **</b>	14.0%	CHF 1.5 Mio		<b>100%</b>	<b>CHF 20.1 Mio</b>
C 2021	<b>100%</b>	<b>CHF 20.1 Mio</b>			

\* Anteil an den Investitionen

\*\* Anteil am Betrieb der Infrastruktur



## Regionaler Personenverkehr



## Regionaler Personenverkehr

### Welche Bedingungen sind zu erfüllen?

Definiert durch den Bund

Das Angebot ist abhängig von der Anzahl Reisenden auf den Linien

### Wer bestellt das Angebot?

Bund und Kanton (Co-Besteller des Angebotes)

### Wer bezahlt die Kosten?

Die Verkehrseinnahmen der Reisenden

Die ungedeckten Kosten werden bezahlt durch:

- 63% durch den Bund
- 37% durch den Kanton, der dann die Gemeindebeteiligungen in Rechnung stellt

### Wie werden die 37% des Kantons errechnet ?

70% durch den Kanton (aktuell 86%)

30% durch die Gemeinden (aktuell 14%)



# Regionaler Personenverkehr

## Verteilschlüssel zwischen den Gemeinden

### RPV-Linien Eisenbahnen

Verteilung für alle Gemeinden (alle Gemeinden des Kantons beteiligen sich)

#### **Bevölkerung x Koeffizient des Eisenbahnangebotes**

Bemerkung: Koeffizient des Eisenbahnangebotes: 1 - 0.5

### RPV-Linien ausserhalb der Eisenbahnen (Bus, Seilbahnen)

Verteilung nach sozioökonomischen Regionen, danach die Gemeinden

#### **Bevölkerung x Koeffizient des Angebotes ausserhalb der Eisenbahnen**

Bemerkungen : Koeffizient des Angebotes ausserhalb der Eisenbahnen : 1 - 0.8 - 0.6 - 0.5



# Agglomerationsverkehr



## Agglomerationsverkehr

### Welche Bedingungen sind einzuhalten?

Bestimmt durch den Kanton

### Wer bestellt das Angebot?

Die Gemeinden

### Wer bezahlt die Kosten?

Die Verkehrseinnahmen der Reisenden

Die ungedeckten Kosten werden bezahlt :

- 70% durch die Gemeinden (aktuell 85%)
- 30% durch den Kanton (aktuell 15%)



## Ortsverkehr

### Welche Bedingungen sind einzuhalten?

Bestimmt durch den Kanton

### Wer bestellt das Angebot?

Die Gemeinden

### Wer bezahlt die Kosten?

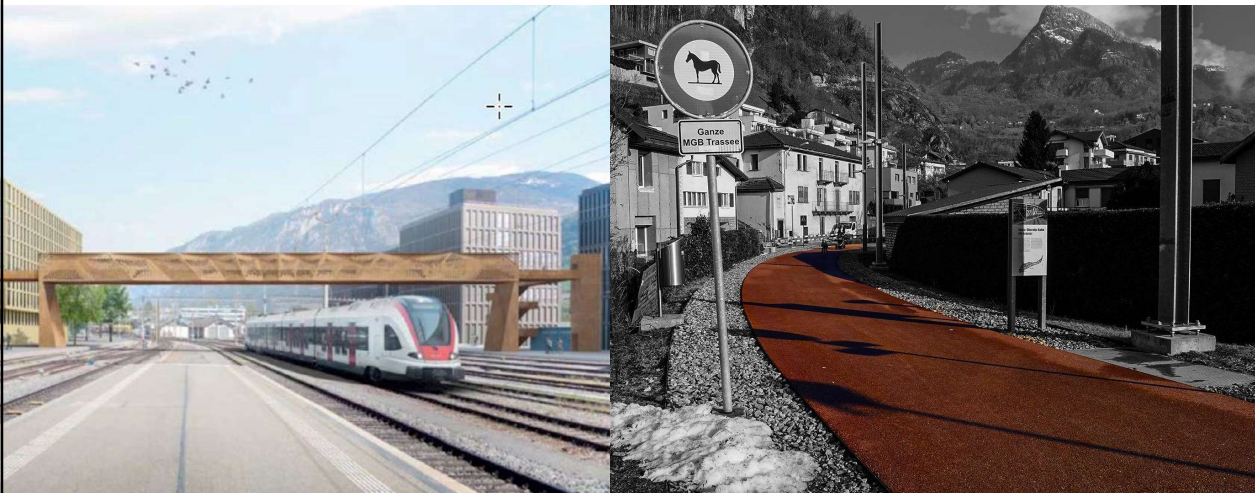
Die Verkehrseinnahmen der Reisenden

Die ungedeckten Kosten werden bezahlt :

- 70% durch die Gemeinden (aktuell 100%)
- 30% durch den Kanton (aktuell 0%)



# Langsamverkehr



# Langsamverkehr

## Grundsatz für eine Subvention

Bis zu 50% des Betrages der Kosten zu Lasten des Antragsstellers  
Gemäss den Kriterien: von kantonalem Interesse – Bedeutend – Betrag  
zu Lasten des Antragsstellers (gemäss Reglement des Staatsrates)



# Mobilität von besonderer Bedeutung



# Mobilität von besonderer Bedeutung

## Prinzip für eine Subvention

Bis zu 100% des Betrages zu Lasten der Kosten zu Lasten des Antragsstellers

Gemäss der Kriterien: Kantonales Interesse – Bedeutend – Betrag zu Lasten des Antragsstellers (Gemäss Reglement des Staatsrates)



CANTON DU VALAIS  
CANTON WALLIS

# Finanzielle Auswirkungen



# Finanzielle Auswirkungen

## Abgeltungen im regionalen Personenverkehr

<b>Total (C 2021)</b>	→ 100%	<b>111.9 Millionen</b>
Bund	→ 63%	70.5 Millionen
Kanton	→ 37%	41.4 Millionen

Davon an die Gemeinden verrechnet

Aktuelles Gesetz	→ 14% von 37%	5.83 Millionen
Neues Gesetz	→ 30% von 37%	12.43 Millionen



## Finanzielle Auswirkungen

### Abgeltungen des Agglomerationsverkehrs

<b>Total (C 2021)</b>	→ 100%	<b>12.9 Millionen</b>
<u>Aktuelles Gesetz</u>		
Gemeinden	→ 85%	11.0 Millionen
Kanton	→ 15%	1.9 Millionen
<u>Neues Gesetz</u>		
Gemeinden	→ 70%	9.0 Millionen
Kanton	→ 30%	3.9 Millionen



## Finanzielle Auswirkungen

### Abgeltung des Ortsverkehrs

<b>Total (Schätzung)</b>	→ 100%	<b>7.0 Millionen</b>
<u>Aktuelles Gesetz</u>		
Gemeinden	→ 100%	7.0 Millionen
Kanton	→ 0%	0.0 Millionen
<u>Neues Gesetz</u>		
Gemeinden	→ 70%	4.9 Millionen
Kanton	→ 30%	2.1 Millionen



# Finanzielle Auswirkungen

## Öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Verkehr		
	Kanton	Gemeinden
Abgeltungen RPV	- 6.7 Millionen	+ 6.7 Millionen
Abgeltungen Aggloverkehr	+ 2.0 Millionen	- 2.0 Millionen
Abgeltungen Ortsverkehr	+ 2.1 Millionen	- 2.1 Millionen
Infrastruktur	+ 1.5 Millionen	- 1.5 Millionen
<b>Total öV</b>	<b>-1.1 Millionen</b>	<b>+1.1 Millionen</b>



# Finanzielle Auswirkungen

## Andere Bereiche

Langsamverkehr und Mobilität von besonderer Bedeutung		
	Kanton	Gemeinden
Alltaglangsamverkehr	1.4 à 2.1 Millionen	-1.4 à -2.1 Millionen
Alltaglangsamverkehr Subventionierung	2 Millionen	-2 Millionen
Mobilität von besonderer Bedeutung	2 à 3 Millionen	- 2 à -3 Millionen
<b>Total</b>	<b>4.3 à 6 Millionen</b>	<b>-4.3 à -6 Millionen</b>





CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Département de la mobilité,  
du territoire et de l'environnement  
Service de la Mobilité

Rue des Creusets 5  
Bâtiment Mutua  
CH – 1950 Sion