

## **Rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de loi cantonale sur la mobilité douce**

---

Le Conseil d'Etat du canton du Valais a, par décision du 28 janvier 2009, nommé une commission extraparlamentaire et l'a chargée d'élaborer un avant-projet de loi sur la mobilité douce, pour faire suite à diverses interventions parlementaires.

### **1. But et objet de l'avant-projet de loi**

A l'exception des chemins pour piétons et de randonnée pédestre, le canton du Valais ne dispose d'aucune loi sur la mobilité douce. Celle-ci peut être définie comme tout moyen de déplacement non motorisé, tel que le déplacement à pied, à vélo ou à dos d'animal.

La rapide évolution du vélo tout terrain (VTT) et de la randonnée à raquette à neige a vu se développer depuis quelques années de nombreux parcours sur tout le territoire montagneux de notre canton, de manière ponctuelle et non coordonnée et sans assise juridique en ce qui concerne les aspects de responsabilité et de procédure.

Pour faire face à cette situation légalement insatisfaisante, il est devenu nécessaire de créer une base légale formelle.

S'inspirant de l'actuelle loi cantonale d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 27 janvier 1988 (LALCPR) et en particulier des nombreuses expériences et connaissances acquises dans ce cadre depuis l'entrée en vigueur de cette loi, il apparaît que les voies de mobilité douce peuvent se gérer par le biais de réseaux constitués de cheminements linéaires sous la forme d'un balisage, parfois dotés d'ouvrages à construire (ponts, tunnels, terrassements, etc.). L'emprise légère de tels cheminements ne justifie en effet pas l'engagement de travaux importants comme c'est le cas pour les routes.

D'autre part, le constat fait auprès d'autres cantons et pays voisins (Grisons, France, Tyrol, etc.) justifie une telle conception qui n'implique pas un système juridique trop sophistiqué (procédure, etc.).

Il a ainsi été retenu, parmi plusieurs variantes possibles, celle consistant à reprendre l'actuelle LALCPR en l'élargissant aux autres moyens de locomotion douce tout en gardant le même concept de répartition des compétences, savoir la responsabilité aux communes pour les réseaux (soit l'aménagement, le balisage et la conservation, y compris des ouvrages qui y sont liés), l'Etat n'étant chargé que de la procédure d'approbation des plans et du subventionnement ponctuel ainsi que des concepts et plans sectoriels.

## **2. Prise en compte des principes la RPT II (désenchevêtrement des tâches et réforme de la péréquation financière entre le canton et les communes)**

Les tâches étant clairement attribuées (à l'instar du droit actuel relatif aux chemins de randonnée pédestre, la mise en œuvre des tâches légales est attribuée aux seules communes, l'Etat n'étant chargé que de la procédure d'approbation des plans et du subventionnement ponctuel ainsi que ainsi que des concepts et plans sectoriels), le présent avant-projet de loi cantonale sur la mobilité s'inscrit dans la volonté d'un net désenchevêtrement des tâches et de réforme de la péréquation financière entre le canton et les communes (RPT II).

En application des principes de congruence institutionnelle et de subventionnement, les responsabilités des tâches, leur financement et leur utilité relèvent des mêmes entités. Fait seule exception, le domaine des voies cyclables (bandes) prévues sur une route dont la souveraineté est distincte (par exemple tronçon de réseau communal sur une route cantonale), la réalisation et le financement étant séparé.

Cet avant-projet législatif, qui respecte les principes de désenchevêtrement de la RPT II, appartient au 1<sup>er</sup> paquet RPT II planifié pour mai 2010.

## **3. Commentaire des articles**

L'avant-projet de loi s'articule autour de trois chapitres principaux. Le premier contient les dispositions générales de compétences et d'organisation, le second traite de la procédure d'approbation des plans des réseaux et ouvrages ainsi que du subventionnement, le troisième de la protection juridique et des dispositions finales.

### Chapitre 1 Dispositions générales

#### Article 1 But

L'article premier détermine l'objectif de l'avant-projet de loi et son objet, à savoir les réseaux et ouvrages y afférents et les différentes obligations que cela implique. Il instaure un droit de passage public sur tout terrain pour permettre l'usage des réseaux aux utilisateurs. Pour les pistes cyclables, il sera possible de recourir à une expropriation si aucune autre solution n'est envisageable.

#### Article 2 Champ d'application

La définition de la mobilité douce qui y est contenue est un élargissement de celle proposée par la Confédération, les animaux pouvant également servir de moyen de locomotion.

### Article 3 Types de réseaux

Les principaux types de réseaux de voies de mobilité douce sont d'abord les chemins pour piétons et de randonnée pédestre (tels qu'ils sont réglés dans la loi actuelle), puis les voies cyclables, les pistes de vélo tout terrain dont font partie les pistes de descente, les chemins de randonnée hivernale à pied et à raquette (englobant les pistes de ski de fond) et aussi les chemins de randonnée à dos d'animal (cheval, mulet, etc.). L'énumération n'est pas exhaustive afin de ne pas exclure d'autres moyens de mobilité qui peuvent être mis au goût du jour.

### Article 4 Compétences

A l'instar du droit actuel (chemins de randonnée pédestre), la mise en œuvre des tâches légales est attribuée aux seules communes, l'Etat n'étant chargé que de la procédure d'approbation des plans et du subventionnement ponctuel ainsi que de la planification générale. La seule exception porte sur les voies cyclables cantonales, prévues essentiellement sur le domaine cantonal, car il serait trop problématique d'attribuer ce type de réseau aux communes.

### Article 5 Coordination et collaboration

Pour garantir des procédures rapides et simples, est adopté le modèle de la concentration des procédures, une seule autorité décidant de toutes les autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

### Chapitre 2 Etablissement des plans des réseaux et des ouvrages, aménagement, signalisation, conservation et remplacement

#### Articles 6 à 9 Enquête publique, traitement des oppositions et décision d'approbation

Ces articles reprennent les dispositions de la loi actuelles dans leur teneur quasi intégrale, à l'exception de l'alinéa relatif à la forme et au contenu des plans et documents à mettre à l'enquête publique en renvoyant au règlement plus à même d'assurer l'exécution de tels détails.

### Article 11 Libre circulation et mesures de police

Est nouveau le second alinéa portant sur les décisions administratives que sont les ordres d'arrêt de travaux et le rétablissement de l'état antérieur.

### Article 14 Subventions cantonales

L'objectif visé par la loi, notamment l'incitation à faire usage des moyens de mobilité douce, justifie un soutien financier des communes de la part du canton et cela pour tous les moyens de mobilité. Il est donc prévu de reprendre le subventionnement des chemins de randonnée pédestre du réseau principal mais à un taux fixe de 50%. Pour les autres moyens de mobilité, le taux doit varier de 10 à 40% selon les seuls critères de l'intérêt général et du coût global et sans tenir compte de la capacité financière des communes, pour rester conforme aux exigences de la RPT II.

## Chapitre 3 Protection juridique et dispositions finales

### Article 16 Dispositions pénales

Pour assurer un bon fonctionnement des systèmes de réseaux de mobilité douce, il est nécessaire de donner aux autorités compétentes (surtout les communes), des moyens dissuasifs comme la sanction des contraventions par des amendes.

### Article 17 Procédure

Toutes les décisions rendues en application de la loi, qu'elles soient administratives ou pénales, doivent pouvoir être rendues sur la base d'un simple constat (mandats de répression sans consultation) puis faire l'objet d'une réclamation suivie d'une décision de la même autorité (ouvrant soit la voie du recours au Conseil d'Etat, soit celle de l'appel au Tribunal cantonal), ceci par souci d'efficacité et de simplification.

### Article 18 Exécution

Le règlement d'application de la présente loi permettra de fixer tous les détails (procédure, documents, etc.) nécessaires à sa mise en œuvre.

### Article 19 Abrogation et modification de lois

Cette nouvelle loi remplacera l'actuelle loi d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LALCPR) du 27 janvier 1988. Son entrée en vigueur implique également la modification de la loi sur les routes, pour assurer leur concordance.

### Article 20 Dispositions transitoires

En raison de l'existence actuelle de quelques réseaux non autorisés (surtout VTT), il est nécessaire, pour assurer une bonne coordination et le respect des divers intérêts en jeu, de soumettre ces parcours à une procédure formelle d'autorisation.

### Article 21 Entrée en vigueur

Le nouvel avant-projet de loi cantonale sur la mobilité douce prévoit la soumission au référendum facultatif car il ne s'agit pas d'une simple loi d'application du droit fédéral au sens de l'art. 42 al. 2 de la Constitution cantonale. Le Conseil d'Etat fixera, selon l'art. 58 de la Constitution cantonale, la date d'entrée en vigueur, en même temps que son règlement d'exécution.

## **4. Eurocompatibilité**

Le domaine légal étudié ne semble pas tomber sous le coup des normes européennes. Dès lors, le présent avant-projet de loi, s'inscrivant dans le cadre tracé par la Confédération, peut être considéré comme eurocompatible.

## **5. Incidences financières et sur le personnel**

En raison des subventions nouvellement introduites pour encourager les nouveaux moyens de mobilité douce, le présent avant-projet de loi engendrera des dépenses financières supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

Le subventionnement actuel des seuls chemins de randonnée pédestre du réseau principal se monte à environ 450'000 francs pour l'année 2009. L'augmentation du taux à 50% pour ce domaine et l'élargissement du subventionnement aux autres moyens de mobilité douce à un taux variant entre 10 et 40% engendreront des dépenses nouvelles qu'il est possible d'estimer à quelques millions par année au maximum. S'agissant d'un aspect essentiellement politique, il n'est pas possible de prévoir de montants plus précis.

Il est certain que les tâches nouvelles de planification et de suivi des réalisations communales nécessiteront l'engagement de quelques personnes au sein des services cantonaux concernés.

\* \* \*