

POUR UNE MOBILITÉ SOCIALE ET ÉCOLOGIQUE

PAPIER DE POSITION
DU PSVR

Novembre 2021



INTRODUCTION

Il est des leçons que l'on ne peut se permettre d'oublier. Si la crise du coronavirus a apporté son lot de drames, et de moments difficiles, elle a également vu naître espoirs et sursauts solidaires. Les initiatives citoyennes ont fleuri partout pour prendre soins des plus fragilisés. La planète entière a semblé reprendre son souffle pendant le bref instant où le monde s'est arrêté et que les fumées des gaz d'échappements se sont dissipées.

Il est des leçons que l'on ne peut se permettre d'oublier et cet aperçu, cette porte entre-ouverte sur un monde plus solidaire et plus écologique en fait partie. Le retour à la vitesse de croisière est brutal et nous nous retrouvons à défendre une initiative pour des soins infirmiers forts contre ceux-là mêmes qui applaudissaient le personnel soignant en avril 2020. Mais cette courte période, durant laquelle le monde ne tournait plus au rythme des marchés financiers, aura permis d'entretenir notre flamme et nos espoirs.

La situation des travailleurs-euses les plus précaires n'a fait qu'empirer durant cette pandémie. Le monde du travail a également connu des bouleversements majeurs avec ce que l'on pourrait appeler la « révolution du télétravail ». Les effets de ces bouleversements ont été ressentis dans nos villes où soudainement les embouteillages se sont faits plus rares, où l'air s'est fait plus respirable. Nous savons désormais qu'un véhicule individuel n'est pas une nécessité absolue pour travailler, et que la mobilité, individuelle comme collective, peut et doit être repensée.

Dans cette optique, le Parti socialiste du Valais romand (PSVR) souhaite définir ses lignes politiques en matière de mobilité en Valais. Ce papier de position se veut donc une base de réflexion politique établissant les positions du parti ainsi qu'un catalogue de mesures pour un Valais plus solidaire, plus durable et plus juste pour toutes et tous en matière de mobilité.

Ce papier de position cherche à traiter la mobilité en Valais sous tous ses angles : en ville et entre les villes, en village et entre les villages et des villes aux villages. Il tient compte aussi des différences géographiques cantonales en y intégrant le concept de mobilité entre plaine et montagne. Il propose également des réflexions sur les dossiers de la politique valaisanne intrinsèquement liés à la mobilité : tourisme, transports publics et mobilité douce. Finalement, une liste de revendications politiques concrètes est présentée en conclusion du document.

Le constat global est unanime : le parc automobile mondial est responsable de 9 % des émissions de gaz à effets de serre globales¹. Fournir aux usager-ères des alternatives aux véhicules individuels à essence doit donc être une priorité ; un développement des transports publics et de la mobilité douce est, par conséquent, une nécessité absolue.

Ce papier tente de fournir des pistes à explorer dans ce sens, mais il est des réflexions que chacun-e doit mener à sa propre échelle. L'utilisation d'un véhicule individuel à essence n'est-elle régie que par des arguments rationnels ? S'agit-il uniquement d'augmenter l'offre de transports alternatifs pour diminuer l'utilisation de la voiture ? En aucun cas. Ce document fournit des alternatives rationnelles à un problème émotionnel. Un véhicule individuel n'est pas qu'un

¹ Greenpeace, Crashing the Climate, How the car industry is driving the climate crisis, septembre 2019

moyen de transport mais peut également être un bien positionnel, un moyen de montrer sa réussite économique ; elle peut également être un symbole de liberté ou de virilité. Pour diminuer le recours à ces véhicules, il s'agit donc également de s'attaquer idéologiquement à cet imaginaire et de le déconstruire.

EN VILLE ET ENTRE LES VILLES

La mobilité interurbaine devrait s'opérer de manière préférentielle par le rail. Afin d'accroître l'attractivité du train, le PSVR soutient le développement de l'offre du trafic grandes lignes en Valais et entre le Valais et les autres régions. Les centres urbains valaisans ont connu des développements sans précédent ces dernières années. Cette tendance est appelée à se prolonger en raison des différents projets à l'agenda des villes (EPFL et développement de la gare sud à Sion, gare sud à Sierre, ...) mais également en raison de la croissance démographique de notre canton². Ces projets, qui permettent au Valais de briller à l'échelle nationale et internationale, s'accompagnent de défis pour la politique valaisanne des transports. La situation en ville est déjà passablement complexe (parking remplis, embouteillages aux heures de pointes, pollution sonore et de l'air), mais l'arrivée de nouvelles personnes engendrée par ces développements (étudiant-es, professionnelles et autres collaborateurs-trices) implique que nos centres se trouveront bientôt complètement engorgés si des alternatives viables et efficaces à la voiture individuelle ne sont pas proposées. Mais la paralysie de nos centres n'est pas le seul écueil à éviter : pollution de l'air et pollution sonore vont de pair avec un véhicule à essence individuel en ville. Pour des raisons de santé, de lutte contre la pollution mais aussi pour le bien-être et le vivre ensemble, le premier objectif d'une politique des transports cohérente en ville doit donc être une baisse de l'utilisation des voitures individuelles. Sans évoquer les matériaux rares et polluants nécessaires à la construction des batteries ou encore les conditions de travail plus que questionnables des ouvriers du secteur concerné dans les pays du Sud, les véhicules à moteur électrique ne règlent qu'une partie des problèmes de la mobilité en ville, car un passage au tout électrique ne permettrait pas de désengorger les centres ; seuls les transports en commun et la mobilité douce sont susceptibles de nous aider à résoudre ce problème.

Renforcer l'offre de mobilité douce et de transports en commun nous paraît, dès lors, la seule solution viable pour désengorger nos centres-villes. Notre canton sait faire preuve de créativité et d'innovation dans le domaine des transports. Cette créativité doit être mise au service d'une mobilité urbaine intelligente : nous ne pouvons pas attendre que le marché ait dicté ses exigences avant de réfléchir à la mobilité que nous voulons pour demain. La politique doit accompagner et canaliser les développements technologiques et économiques pour éviter la cacophonie de la mobilité urbaine entre voitures, vélos, piétons et trottinettes électriques. Pour des raisons de sécurité mais aussi de cohérence, il est nécessaire que ces nouveaux modes de transport soient immatriculés et assurés et que des lois fixent l'espace qui leur est dédié en ville.

La priorité pour les villes est donc de lutter contre l'emploi de véhicules individuels (électrique ou non) dans un souci de lutte contre la pollution (de l'air et sonore) et de désengorgement.

² Office cantonal de statistique et de péréquation, Statistique de population, Perspectives démographiques à horizon 2040, Valais et ses régions, mars 2014.

Mais limiter l'accès aux véhicules individuels en ville permettrait également de piétonniser certaines rues des centres, augmentant ainsi la sécurité des passant-es et offrant un cadre de vie plus agréable aux habitant-es des centres urbains. Une réduction des places de stationnement en voirie ainsi qu'un renforcement des parkings payants en périphérie des villes seraient les premières actions à entreprendre pour limiter l'accès des voitures individuelles aux centres-villes.

Bien entendu, l'offre de transports publics serait à adapter en conséquence. Quatre trains par heure circulent actuellement entre Brigue et Martigny (deux inter-régionaux et deux régionaux), et certaines lignes bénéficieraient d'une cadence plus élevée (St-Gingolph – Brigue). Une cadence à 20 minutes des trains régionaux (trois trains régionaux par heure) serait idéale. En revanche, l'offre de bus est à repenser dans son intégralité (ce point est développé plus en avant dans ce papier). Il ne fait plus sens aujourd'hui de voir les bus se cantonner aux frontières communales alors qu'une grande partie des usager-ères ont à circuler entre plusieurs localités durant la même journée. Le transport d'agglomération est donc appelé à se développer en Valais. Dans ce sens, le projet Agglo Valais central ainsi que les agglomérations Coude du Rhône et Chablais Agglo doivent être soutenues³.

Le rétablissement des trains de nuit permettant de concurrencer l'avion pour rejoindre les capitales européennes doit également devenir une priorité dans un souci de lutte contre les émissions de CO₂.

DANS LES VILLAGES ET ENTRE LES VILLAGES

De son côté, la mobilité rurale reste un défi pour notre canton. Bien que nous ayons su, par le passé, répondre à cette problématique avec créativité et innovation, de nouvelles contraintes émergent et complexifient les réponses que nous devons apporter à de vieilles questions. La voiture individuelle à essence reste aujourd'hui le moyen de transport privilégié entre les villages. Dans le souci de la lutte contre la hausse des émissions de gaz à effet de serre, cette situation doit changer. Pourtant, il ne serait pas juste que ce combat soit mené au détriment de la mobilité à l'intérieur et entre les villages. Combattre l'utilisation de la voiture à essence individuelle sur les coteaux et vallées latérales requiert avant tout la mise à disposition d'alternatives fiables pour les usager-ères. Le changement ne se fera certes pas du jour au lendemain, mais les habitudes doivent évoluer et nous devons encourager ces mutations.

Plus qu'un plan général à appliquer de manière centralisée du haut vers le bas à l'entière responsabilité des communes de montagnes, notre parti doit avant tout encourager les initiatives citoyennes, répondant aux défis locaux particuliers de la mobilité, car chaque situation est unique et mérite une réponse appropriée. Des alternatives doivent donc être développées et toutes les pistes permettant de réduire l'usage de la voiture tout en améliorant les conditions de déplacement sur les coteaux et dans les vallées latérales doivent être explorées.

Bien sûr, l'offre en matière de transports publics est à améliorer. Des études de marché sont nécessaires afin d'optimiser l'offre tout en évitant que les bus ne circulent à vide. Des progrès significatifs peuvent être réalisés de cette manière, tant au niveau économique

³ <https://www.agglo-valais-central.ch/>

qu'écologique⁴. Mais d'autres réflexions doivent être menées afin de trouver des alternatives. Les remontées mécaniques et autres transports câblés sont un exemple frappant d'innovation et de créativité mis au service des usager-ères avec un impact moindre sur la consommation énergétique – encore faut-il qu'elles soient convenablement insérées dans le réseau des transports publics.

Mais les meilleures solutions proviennent des citoyen-nes concerné-es par un problème. Nous devons, dès lors, encourager les usager-ères à se saisir de la problématique de la mobilité, écouter leurs besoins et soutenir leurs initiatives, ainsi que nous engager à l'échelon local. Qu'il s'agisse du développement d'une application de co-voiturage, de *Park and Ride* ou encore du développement de la mobilité douce ou alternative, toutes les réflexions portant sur des modes de transport alternatifs à la voiture à essence individuelle doivent être soutenues, encouragées et subventionnées.

D'autres réflexions sont également à entreprendre du côté de l'aménagement du territoire. Il faut encourager la densification et éviter le mitage à tout prix pour faciliter la desserte des habitations tout en luttant pour la conservation d'espaces naturels non-aménagés. Les nouvelles constructions à destination économique, de loisirs et d'habitat doivent donc être conditionnées à une desserte suffisante en termes de transports publics et de mobilité douce⁵.

ENTRE LES VILLES ET LES VILLAGES

Plusieurs pistes sont à explorer pour optimiser les trajets reliant la vallée du Rhône aux vallées latérales. Encore une fois, l'objectif est de proposer des alternatives à la voiture à essence individuelle pour les usager-ères, dans un souci de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que de réduction de la circulation tout en garantissant une mobilité suffisante entre ces différents lieux.

L'offre de transports publics, qui reste l'alternative la plus atteignable, est évidemment à revoir et à optimiser, notamment au niveau des trains de montagne dont la cadence devrait être améliorée à la demi-heure (Martigny – Orsières, Martigny – Chatelard, etc.). D'autres pistes doivent être explorées, à commencer par les liaisons câblées. Ces dernières offrent un moyen de transport sécurisé, efficace (tant aux niveaux des horaires que du nombre d'usager-ères pouvant les employer), écologique et relativement économe puisqu'un petit nombre d'employé-es suffit à les faire fonctionner. Conformément au Concept cantonal de la mobilité 2040⁶, il faut encourager l'établissement de ce type de liaisons lorsque cela est possible tout en s'assurant de leur intégration et coordination au réseau de transports publics valaisan.

GÉNÉRAL

Tourisme

⁴ Arumugam, Mariatharsan. « Mobilité flexible ». Haute Ecole d'Ingénierie, 2018.

<https://doc.rero.ch/record/324636>.

⁵ PS genevois, Programme de législature 2018-2023, <https://www.ps-ge.ch/programme-2018-2023/#programme>

⁶ Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Service de la mobilité. Concept cantonal de la mobilité 2040.

Tout comme l'aménagement du territoire ou l'approvisionnement énergétique, le tourisme est un dossier de la politique valaisanne intrinsèquement lié à la mobilité. Historiquement, c'est le marché du tourisme qui a déterminé l'offre de transports en Valais. La population valaisanne de la fin du XIX^{ème} siècle étant relativement peu mobile, l'arrivée des premiers touristes et les transactions économiques en résultant ont été le moteur du développement territorial de notre canton⁷. De fait, le développement des routes et des transports n'a jamais été pensé en fonction de la population valaisanne. Il n'a, pour ainsi dire, pas été pensé du tout puisqu'il n'est qu'une réponse à la demande du marché, une réaction à un stimulus économique. Ce premier état de fait doit être combattu, en particulier par notre parti qui a toujours refusé que l'économie ne détermine les autres champs de la vie sociale et politique. Malgré le poids du tourisme dans l'économie du canton, la logique doit être inversée et le bien-être de la population doit primer. Il ne s'agit pas de sortir le tourisme de l'équation mais de le penser dans son ensemble en arrêtant de le considérer comme une unique transaction marchande et en réalisant que cette transaction impacte, voire détermine la vie quotidienne des Valaisan-nes.

Penser les transports de demain implique donc deux étapes. La première est la rupture avec ce paradigme et la revendication d'une mobilité par et pour les Valaisan-nes afin d'obtenir les infrastructures les plus adaptées aux habitudes de déplacement de notre population. La seconde est d'entretenir cette relation symbiotique entre tourisme et mobilité et de penser conjointement ces deux éléments en cohérence avec les enjeux de notre siècle. Demain, le tourisme sera écologique et la mobilité douce. Dans notre canton qui compte, parmi les siens, certains des plus beaux paysages du monde, se déplacer est déjà une activité touristique ; innover en matière de transports constitue ainsi déjà un accroissement de l'offre touristique. Il s'agit de ne plus penser séparément le tourisme et la mobilité mais d'inventer une mobilité touristique ou un tourisme mobile. En innovant en matière de transports durables, nous gagnerons en offre touristique.

⁷ Guex, Delphine. *Tourisme, mobilités et développement régional dans les Alpes suisses: Montreux, Finhaut et Zermatt du XIXe siècle à nos jours*. Neuchâtel: Editions Alphil-Presses universitaires suisses, 2016.

Transports publics

S'il paraît difficile d'améliorer l'offre de trains sur une grande partie du réseau valaisan, il n'en demeure pas moins que l'offre de bus n'est plus adaptée aux pratiques de déplacement des habitant-es de notre canton qui circulent sur plusieurs communes dans une même journée. Bien que le transport d'agglomération permette sans doute de simplifier les trajets des usager-ères, l'offre de bus reste trop hétérogène et mal coordonnée. Elle est souvent déconnectée de la demande réelle puisqu'il n'est pas rare de voir des bus 46 places presque vides durant les heures creuses et des bus bondés aux heures de pointe. Cette situation n'est pas tenable ; les bus sont censés être une alternative écologique et économique à l'emploi d'un véhicule individuel à essence et non une source supplémentaire d'émission de gaz à effet de serre. Des grands bus circulant à vide sont une aberration écologique. Il faut donc encourager et réclamer des études de marché précises quant à la fréquentation des lignes afin d'y adapter l'offre de bus.

La création de sociétés régionales, voire d'une société cantonale est nécessaire pour garantir des transports publics harmonisés et cohérents à l'échelle du canton. De trop nombreuses sociétés gèrent les lignes de bus en parallèle et sans réelle coordination. Les horaires et les prix ne sont pas harmonisés et il est parfois très compliqué de planifier son trajet en fonction des transports publics. Une gouvernance régionale ou cantonale permettrait de mettre en place des transports d'agglomération en cohérence avec les habitudes de déplacement des Valaisan-nes mais également d'optimiser l'offre sur les coteaux et dans les vallées latérales (par exemple, dans le Val d'Hérens où deux compagnies différentes proposent des courses reliant Vex à Sion). De plus, il serait envisageable de créer de nouvelles gares routières et autres points de convergence entre les lignes pour éviter de devoir transiter par les gares CFF de Sierre ou de Sion entre deux bus. Mais, avant tout, une gestion centralisée des transports publics valaisans permettrait d'asseoir les différents acteurs de la mobilité valaisanne (canton, communes, concessionnaires et usager-ères) autour d'une même table pour élaborer un projet commun, efficace, durable, économiquement viable, simple et cohérent pour le bien de notre canton⁸. Il faut dès lors que le canton se dote d'un outil lui permettant de promouvoir les collaborations et les fusions sur le plan régional, voire cantonal, tant pour l'exploitation que pour les investissements. Les dispositions vaudoises en la matière sont un bon exemple puisqu'elles permettent au canton d'astreindre les entreprises bénéficiant d'une contribution financière à collaborer, à s'associer, voire à fusionner⁹.

Pour les usager-ères, une centralisation plus efficace permettrait une transparence plus complète sur les prix des titres de transports ainsi que l'établissement de zones tarifaires dont le principe est d'offrir au voyageur un titre de transport unique pour effectuer un déplacement, indépendamment du transport utilisé et du parcours effectué. Le prix du titre de transport dépend ainsi des zones traversées. Ces zones tarifaires permettraient également d'étendre le système d'autocontrôle et de contrôle aléatoire à l'ensemble du réseau. Les conducteur-trices

⁸ Chappot, Florian. « Pour une société de transports publics dans le Valais central », *Le peuple.vs*. N.178, 24 septembre 2021

⁹ Art. 11 – Conditions particulières de la subvention *Loi sur les transports publics (LMTP– VD)* ; RSV 740.21, Consulté le 06.10.2021, <https://prestations.vd.ch/pub/blv-publication/actes/conso-lide/740.21?key=1600179918499&id=0d81db52-2208-40b5-bd1b-34da4ea67f02>

de bus et de trains n'auraient alors plus à se soucier du contrôle des titres de transports, réduisant ainsi la durée des trajets. Un abonnement cantonal à prix abordable semble cependant nécessaire pour permettre à tout un chacun d'utiliser le réseau existant. À terme, la gratuité des transports en commun sera inévitable pour se passer de la voiture individuelle et lutter efficacement contre les émissions de CO₂.

Mobilité douce

Pour inciter les usager-ères à se défaire de leur voiture individuelle, le développement de la mobilité douce dans notre canton est primordial. La future nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables viendra certainement améliorer et renforcer les itinéraires cyclables. En effet, les cantons auront l'obligation à l'avenir de planifier et de s'assurer de l'interconnexion et de la sécurité du réseau des voies cyclables. Ainsi, notre parti doit encourager tous les développements allant dans cette direction. Les villes et villages doivent se doter de pistes cyclables sécurisées et séparées du trafic automobile mais il est nécessaire que ces réseaux soient cohérents et harmonisés sur le canton. Les réseaux doivent s'accompagner de places de stationnement pour vélos tant dans les lieux publics que privés. A cet effet, les règlements communaux et de construction des zones doivent le prévoir. A défaut, la loi cantonale sur les constructions doit être adaptée pour rendre obligatoire un nombre de places de stationnement se fondant sur les normes VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports). Tout comme le réseau de transports publics, le réseau de pistes cyclables doit être piloté à l'échelle cantonale. L'État ne peut donc se contenter d'un rôle de développement et d'entretien des pistes cyclables du canton mais il doit en être le coordinateur. Un plan directeur sur l'ensemble du réseau cyclable doit être établi par le canton à fin d'avoir une vision d'ensemble cohérente et structurée.

L'article 9a de la loi sur les routes, stipulant que « *un axe principal reliant Saint-Gingolph à Oberwald sera aménagé à la charge du canton pour l'usage des cyclistes. Pour des raisons de sécurité et dans la mesure du possible, il sera séparé des autres voies publiques* »¹⁰ doit être appliqué plus strictement puisque certains tronçons de cet axe sont sur les routes.

Les subventions accordées pour l'achat de vélos, électriques y compris, devraient également être harmonisées à l'échelle du canton. Actuellement, les communes décident des subventions accordées pour l'achat de ces véhicules. Paradoxalement, certain-es usager-ères reçoivent une subvention pour l'achat d'un vélo qu'ils utiliseront pour leurs loisirs. Nous nous retrouvons alors avec des situations ubuesques où des usager-ères fixent leur vélo à leur voiture pour aller faire du vélo en montagne avant de redescendre en plaine au volant de leur 4X4. Le vélo doit être une alternative à la voiture à essence individuelle ; l'objectif est qu'il remplace cette dernière, notamment lors de déplacements professionnels lorsque cela est possible sans pénaliser les conditions de vie des travailleurs-euses. Les conditions pour l'obtention de ces subventions doivent être plus strictes et les montants accordés plus importants pour avoir un réel impact sur l'utilisation des voitures à essence. Ainsi, l'on pourrait imaginer que la commune ou le canton prenne en charge l'intégralité des coûts liés à l'achat d'un vélo, pour autant que le bénéficiaire de la subvention dépose un jeu de plaque d'immatriculation pour prouver

¹⁰ Art. 9a – Pistes et bandes cyclables, Loi sur les routes (LR – VS) ; RSV 725.1, Consulté le 06.10.2021, https://lex.vs.ch/app/fr/texts_of_law/725.1

que son nouveau véhicule est bien destiné à remplacer une voiture individuelle. Toujours dans l'optique de pousser les usager-ères à se défaire de leur voiture individuelle, une défiscalisation partielle des usager-ères ne possédant pas de voiture pourrait être envisagée.

CONCLUSIONS ET RÉSUMÉ DES MESURES À ENTREPRENDRE

- Créer des sociétés régionales de transports, voire une société cantonale ;
- Encourager et soutenir les projets de transports d'agglomération ;
- Améliorer et optimiser l'offre de transports publics dans les coteaux et vallées latérales notamment, grâce à des études de marché ;
- Encourager, soutenir et subventionner les initiatives citoyennes en matière de transports en montagne et de la montagne à la plaine ;
- Penser le tourisme et la mobilité conjointement (éco-tourisme et mobilité douce) ;
- Combattre le mitage et favoriser la densification des nouvelles constructions ;
- Diminuer le nombre de places de parc en voirie tout en augmentant la capacité des parkings en dehors des villes ;
- Appliquer plus strictement l'article 9a de la loi sur les routes
- Encadrer les développements technologiques des transports urbains (trottinettes électriques).
- Établir des zones tarifaires puis, à terme, la gratuité des transports publics ;
- Réclamer le rétablissement et développement des trains de nuit ;
- Harmoniser les subventions pour l'achat de vélos et les rendre cohérentes avec les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre ;
- Lutter pour la gratuité des transports publics.
- Soutenir les initiatives visant à raccorder la ville de Monthey à la ligne du Simplon, seule ville romande non reliée à une grande ligne.
- Créer un abonnement valaisan à faible coût pour le réseau existant.

BIBLIOGRAPHIE

- Arumugam, Mariatharsan. *Mobilité flexible*. Haute Ecole d'Ingénierie, 2018. <https://doc.rero.ch/record/324636>.
- Chappot, Florian. « Pour une société de transports publics dans le Valais central », *Le peuple*.vs. N.178, 24 septembre 2021.
- Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Service de la mobilité. *Concept cantonal de la mobilité 2040*.
- Guex, Delphine. *Tourisme, mobilités et développement régional dans les Alpes suisses: Montreux, Finhaut et Zermatt du XIXe siècle à nos jours*. Neuchâtel: Editions Alphil-Presses universitaires suisses, 2016.
- Greenpeace, *Crashing the Climate, How the car industry is driving the climate crisis*, septembre 2019.
- Office cantonal de statistique et de péréquation. *Statistique de population, Perspectives démographiques à horizon 2040, Valais et ses régions*. mars 2014
- PS genevois. *Programme de législature 2018-2023*. <https://www.ps-ge.ch/programme-2018-2023/#programme>.

Textes législatifs

- Art. 11 – Conditions particulières de la subvention *Loi sur les transports publics (LMTP– VD)*; RSV 740.21, Consulté le 06.10.2021, <https://prestations.vd.ch/pub/blv-publication/actes/conso-lide/740.21?key=1600179918499&id=0d81db52-2208-40b5-bd1b-34da4ea67f02>.
- Art. 9a – Pistes et bandes cyclables, *Loi sur les routes (LR – VS)*; RSV 725.1, Consulté le 06.10.2021, https://lex.vs.ch/app/fr/texts_of_law/725.