

**Préavis législatif 28.04.2021 - modif. art. 36 al. 1 lit. i)
demandé par CE**

**Loi
sur les transports publics
(LTP)**

du [date]

Actes législatifs concernés par ce projet (RS numéros)

Nouveau: **740.1**
Modifié: 704.1
Abrogé: 740.1

Le Grand Conseil du canton du Valais

vu la loi fédérale sur les chemins piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 (LCPR);

vu la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF);

vu la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire du 20 mars 2009 (LDIF);

vu la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations du 19 décembre 1997 (LRPL);

vu loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes du 23 juin 2006 (LICa);

vu la loi fédérale sur les transports voyageurs du 20 mars 2009 (LTV);

vu la loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation du 25 septembre 2015 (LTM);

vu la loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948 (LA);

vu les articles 31 et 37 et suivants de la Constitution cantonale;

sur la proposition du Conseil d'Etat,

ordonne:

I.

1 Dispositions générales

Art. 1 Champ d'application et but

¹ La présente loi, dans les limites de la compétence laissée au canton par la législation fédérale, s'applique aux transports publics, à la mobilité douce quotidienne, au domaine aéronautique et à la mobilité d'intérêt particulier.

² La présente loi a pour but de garantir l'offre de prestations de transports publics performantes en tenant notamment compte des principes de l'économie, de la politique sociale et du développement durable, des exigences de la protection de l'environnement, de l'utilisation rationnelle du sol et de l'énergie, l'organisation judicieuse et mesurée du territoire ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels.

³ Elle vise, en particulier:

- a) à garantir un haut niveau de desserte à toutes les régions du territoire cantonal;
- b) à encourager le transfert du trafic individuel motorisé des personnes et des marchandises vers les transports publics et la mobilité douce quotidienne;
- c) à améliorer la coordination entre les acteurs dans le domaine de divers modes de transport, tels que, entre autres, les transports publics, la mobilité individuelle et la mobilité douce quotidienne, à savoir notamment:
 - 1. les entreprises de transport concessionnaires ou au bénéfice d'une autorisation cantonale (ci-après: les entreprises de transport),
 - 2. les commanditaires de l'offre de transports publics, notamment la Confédération, le canton et les communes,
 - 3. les différents acteurs en charge de la mobilité douce quotidienne;
- d) de coopérer activement avec les cantons et les pays voisins.

⁴ Elle fixe les modalités et les conditions des subventions et des participations de l'Etat.

⁵ Elle fixe les modalités et les conditions de l'appel à contribution des communes.

⁶ Elle fixe les attributions et les compétences, du Conseil d'Etat, du Département en charge de la mobilité (ci-après: le département), du Service en charge de la mobilité (ci-après: le service), des régions de planification, des régions socio-économiques, des agglomérations, des communes et des entreprises de transport.

Art. 2 Prérogatives cantonales

¹ L'Etat définit, dans les lignes directrices du programme gouvernemental, les principes et les objectifs de sa politique de mobilité à court, moyen et long terme.

² Il peut octroyer des subventions, telles que des indemnités et des aides financières.

³ Il peut prendre des participations dans les entreprises de transport.

⁴ Il peut prendre part à l'organisation et au financement de communautés tarifaires, ainsi qu'à la mise en œuvre d'autres mesures tarifaires visant à soutenir et promouvoir le recours aux transports publics.

⁵ L'Etat peut mener, soutenir ou coordonner des actions visant à promouvoir les transports publics, la mobilité douce quotidienne et la mobilité d'intérêt particulier.

⁶ L'Etat est en charge de l'aménagement du réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne. Il gère l'aménagement, la signalisation, l'entretien et la conservation de cet axe, avec la collaboration des communes en particulier lorsque des voies publiques communales sont concernées. Le département peut déléguer aux communes ou à des tiers certaines tâches d'entretien. La délégation fait l'objet d'une publication dans le Bulletin officiel.

Art. 3 Autorisations de transport de personnes

¹ En application des dispositions fédérales, l'Etat délivre les autorisations permettant à des entreprises ou à des particuliers d'effectuer des courses non soumises à concession fédérale.

² Le Conseil d'Etat fixe la procédure de consultation et d'octroi des autorisations ainsi que l'échelle des émoluments en lien avec ladite procédure.

Art. 4 Forme juridique de la subvention

¹ La subvention est octroyée par décision ou par convention de droit public.

Art. 5 Réserve de la loi sur les subventions

¹ Les dispositions de la présente loi sont applicables, dans la mesure où elles ne sont pas contraires à la législation sur les subventions. Pour le surplus, la loi sur les subventions complète la présente loi.

Art. 6 Réserve de la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton

¹ En matière de subventionnement accordé en vertu de la présente loi, la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton (LG-CAF) est applicable.

2 Transports publics

2.1 Trafic régional de voyageurs

Art. 7 Définition

¹ Au sens de la présente loi, on entend par trafic régional de voyageurs (ci-après: trafic régional), le transport de voyageurs à l'intérieur du canton, ainsi que le transport intercantonal et international de voyageurs, qui assure une desserte du territoire.

² Le transport régional remplit une fonction de desserte lorsqu'il dessert des localités habitées toute l'année.

Art. 8 Offre de transports publics

¹ L'Etat est responsable de la planification de l'offre de transports publics, en coordination avec la Confédération, cas échéant avec les autres cantons et/ou partenaires concernés.

² En collaboration avec les entités concernées, l'Etat peut élaborer des concepts de planification régionaux, cantonaux et/ou intercantonaux, servant de base pour la définition et l'évolution de l'offre de planification régionale.

³ Les commanditaires de l'offre de transports publics définissent par directives les modalités d'élaboration de l'offre et des tarifs, ainsi que les taux minima d'utilisation et de couverture des coûts.

⁴ L'Etat conclut avec les entreprises de transport les conventions de droit public (ci-après: la Convention) permettant l'exécution de l'offre commandée.

⁵ En complément à l'offre, acceptée par l'Etat et l'Office fédéral des transports, des communes ou des tiers peuvent convenir des prestations supplémentaires ou des mesures d'allègements tarifaires avec les entreprises de transport, à condition que les coûts supplémentaires non couverts soient pris en charge exclusivement et entièrement par ces derniers. Ces prestations supplémentaires ou les mesures d'allègements tarifaires figurent dans la Convention.

Art. 9 Conditions générales d'octroi de la subvention

¹ L'Etat peut octroyer les subventions aux entreprises de transport à la condition qu'elles effectuent une tâche d'intérêt public en matière de transports publics, qui a été commanditée par l'Etat.

² Le dossier préalable à la Convention doit contenir, notamment:

- a) les offres, comprenant entre autres les comptes prévisionnels, les horaires et les tarifs;
- b) les comptes réels.

³ Les pièces justificatives du dossier préalable à la Convention doivent être conformes aux exigences fédérales en la matière.

⁴ L'entreprise de transport présente les comptes prévisionnels conformément aux délais définis dans les directives annuelles édictées par la Confédération pour la commande de l'offre du trafic régional.

Art. 10 Subventions d'investissement

¹ Après la déduction des subventions octroyées par la Confédération, l'Etat peut allouer des subventions à des entreprises de transport pour le financement des investissements jusqu'à 70 pour cent du solde restant.

² Sont, en particulier, considérés comme des investissements:

- a) la construction de nouvelles installations;
- b) le remplacement ou la rénovation des installations existantes;
- c) les compléments d'installations et d'équipements;
- d) l'adoption d'un autre mode de transport;
- e) la création de nouvelles entreprises, le rachat des entreprises ou la reprise de dette.

³ L'investissement doit poursuivre une des finalités suivantes:

- a) augmenter l'offre de transport public;
- b) augmenter l'efficacité;
- c) assurer ou améliorer la sécurité de l'exploitation.

Art. 11 Subventions d'exploitation

¹ Conformément au droit fédéral, l'Etat octroie des subventions à des entreprises de transport pour les coûts non couverts planifiés.

² L'Etat peut allouer des subventions à des entreprises de transport pour les coûts non couverts planifiés en lien avec les prestations non subventionnées par la Confédération, à condition qu'elles soient reconnues par l'Etat et les communes, en fonction notamment des critères du maintien des populations des régions périphériques et du développement des activités économiques dans les régions périphériques, dans les cas suivants:

- a) des lignes de trafic régional ne bénéficiant pas de subventionnement de la Confédération, pour raison d'épuisement du montant mis à disposition du Canton par la Confédération;
- b) des lignes de trafic régional ne remplissant pas un ou plusieurs critères de subventionnement de la Confédération.

³ La subvention octroyée en vertu de l'alinéa 2 du présent article peut s'élever au maximum à 50 pour cent des coûts non couverts planifiés.

Art. 12 Présentation du résultat par secteurs

¹ La présentation du résultat, en matière de subventionnement, est faite en application de l'article 36 LTV par analogie.

Art. 13 Appel à contribution des communes

¹ Les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à raison de 30 pour cent à la subvention cantonale d'exploitation prévue à l'article 11 alinéa 1, et à raison de 50 pour cent au minimum à la subvention cantonale d'exploitation prévue à l'article 11 alinéas 2 et 3.

² L'autorité compétente établit annuellement un tableau de répartition de la subvention cantonale d'exploitation, démontrant la part incombant à l'Etat et la part incombant aux communes.

Art. 14 Procédure de répartition

¹ L'autorité compétente fixe par une décision unique le montant de la contribution individuelle de toutes les communes.

² La répartition du montant à charge des communes est effectuée par région socio-économique.

³ Pour les lignes du trafic régional, à l'exception de lignes de chemin de fer, la répartition du montant à charge des communes est effectuée en tenant compte de la population de chaque commune et du coefficient de la desserte, défini à l'article 16.

⁴ Pour les lignes de chemin de fer du trafic régional, la répartition du montant à charge des communes est effectuée en tenant compte de la population de chaque commune et du coefficient de la desserte ferroviaire, défini à l'article 17.

Art. 15 Chiffre de population

¹ Le chiffre de population retenu pour les répartitions est celui de la population résidente permanente telle qu'arrêtée par l'autorité compétente en la matière au 31 décembre de l'année précédente.

Art. 16 Coefficient de qualité de desserte du trafic régional, à l'exception de lignes de chemin de fer

¹ Le coefficient de qualité de desserte, déterminé en fonction de l'offre de trafic régional sur le territoire de la commune concernée, est de:

- a) 1,0 lorsque la commune concernée bénéficie de l'offre de 28 paires de courses et plus par jour ouvré; il élabore la planification cantonale des transports et l'information y relative;
- b) 0,8 lorsque la commune concernée bénéficie de l'offre allant de 18 à 27 paires de courses par jour ouvré;
- c) 0,6 lorsque la commune concernée bénéficie de l'offre allant de 9 à 17 paires de courses par jour ouvré;
- d) 0,5 lorsque la commune concernée bénéficie de l'offre de 8 paires de courses ou moins par jour ouvré et/ou par un service à la demande.

Art. 17 Coefficient de qualité de desserte du trafic régional ferroviaire

¹ Le coefficient de qualité de desserte du trafic régional ferroviaire, déterminé en fonction de l'offre de desserte par train régional sur le territoire de la commune concernée, est de:

- a) 1,0 lorsque la commune concernée bénéficie sur son territoire de l'offre d'au moins un arrêt de train régional;
- b) 0,5 lorsque la commune concernée n'est pas desservie sur son territoire.

2.2 Trafic d'agglomération et trafic urbain

Art. 18 Offre de trafic d'agglomération et urbain

¹ Les communes sont responsables de la planification de l'offre de trafic d'agglomération et urbain.

Art. 19 Définition du trafic d'agglomération

¹ Au sens de la présente loi, on entend par trafic d'agglomération le transport de voyageurs à l'intérieur d'une agglomération.

Art. 20 Définition du trafic urbain

¹ Au sens de la présente loi, on entend par trafic urbain, le transport de voyageurs qui assure une desserte urbaine fine à l'intérieur d'une commune comprenant au moins 3'000 équivalents-habitants ou d'une instance de coopération intercommunale réunissant plusieurs communes.

² Au sens de la présente loi, l'équivalent-habitant correspond à la somme:

- a) du nombre d'habitants résidents permanents;
- b) du nombre d'habitants en résidences secondaires, pondéré par la prise en compte d'un taux d'utilisation moyen des résidences secondaires de 30 pour cent et d'un taux d'occupation moyen de 2 personnes par résidence secondaire, et
- c) du nombre de touristes, pondéré par la prise en compte d'un taux de remplissage moyen de 50 pour cent des lits hôteliers.

Art. 21 Financement des couts d'exploitation non couverts planifiés

¹ Les communes concernées prennent en charge les coûts non couverts planifiés des entreprises de transport.

² L'Etat peut participer au financement communal de l'alinéa 1 à raison de:

- a) 30 pour cent pour le trafic d'agglomération;
- b) 30 pour cent pour le trafic urbain.

³ L'Etat participe au financement communal de l'alinéa 1 à des conditions suivantes:

- a) le détenteur de la concession doit soumettre le projet d'offre de prestations et de tarification au service;
- b) le service doit valider les prestations du projet d'offre soumis en tenant compte des directives biannuelles pour la commande de l'offre édictées par ledit service, et
- c) le détenteur de la concession doit présenter les comptes prévisionnels dans le délai fixé dans les directives biannuelles édictées par la Confédération pour la commande de l'offre du trafic régional.

⁴ Le montant final de la participation cantonale est déterminé sur la base des comptes effectifs des détenteurs de la concession.

⁵ La présentation du résultat, en matière de subventionnement, est faite en application de l'article 36 LTV par analogie.

3 Stratégie aéronautique cantonale

Art. 22 Mesures de compétence cantonale en matière de stratégie aéronautique

¹ Le Conseil d'Etat définit, dans les lignes directrices de son programme gouvernemental, les principes et les objectifs à court, moyen et long terme de sa stratégie de transport aérien, notamment relative aux aéroports régionaux.

² Le canton, par le service ou un tiers, exploite les infrastructures aéroportuaires, telles que les aéroports et les places d'atterrissages, reconnues d'importance cantonale par le Grand Conseil.

³ On entend par infrastructures aéroportuaires d'importance cantonale, les infrastructures aéronautiques qui présentent un intérêt économique ou touristique essentiel pour le canton.

Art. 23 Prise en charge des coûts

¹ L'Etat prend en charge l'intégralité des coûts d'investissement et d'exploitation des infrastructures aéronautiques reconnues d'importance cantonale.

Art. 24 Appel à contribution des communes

¹ L'Etat appelle à contribution les communes pour 30 pour cent des coûts d'investissement et d'exploitation des infrastructures d'importance cantonale.

² Les critères d'appel à contribution fixés dans la loi sur les routes (LR) et concernant la route cantonale Saint-Gingolph-Oberwald sont applicables par analogie.

Art. 25 Infrastructures aéroportuaires d'importance cantonale

¹ Le Grand Conseil déclare l'aérodrome régional de Sion comme étant d'importance cantonale, sous réserve de la signature des conventions nécessaires à l'acquisition des droits de propriété, la constitution de droits réels limités ou d'usage des infrastructures et des immeubles composant l'aérodrome de Sion avec les tiers concernés.

² Le Conseil d'Etat conclut lesdites conventions, sous réserve des compétences financières définies dans la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton.

4 Mobilité douce quotidienne

Art. 26 Définition

¹ Au sens de la présente loi, on entend par mobilité douce quotidienne, l'ensemble des modes de transport destinés à la mobilité dite quotidienne, notamment le trafic deux-roues et le trafic piétons.

² La mobilité douce dite de loisirs fait l'objet d'une législation spéciale.

Art. 27 Réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne

¹ Le service compétent développe et entretient le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne.

² Les dispositions de LR s'appliquent par analogie en la matière, notamment s'agissant de l'approbation, de la signalisation et de l'appel à contribution pour la route cantonale Saint-Gingolph-Oberwald.

Art. 28 Subventions d'investissement

¹ L'Etat peut octroyer des subventions aux communes réalisant des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne.

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

³ L'octroi de la subvention dépend de l'intérêt cantonal, de l'importance de l'itinéraire et du montant de l'investissement.

Art. 29 Actions de promotion

¹ L'Etat peut, dans les limites budgétaires, mener ou coordonner des actions de promotion de la mobilité douce quotidienne.

² L'Etat peut, dans les limites budgétaires, soutenir des actions de promotion des tiers qui exercent l'activité dans le domaine de mobilité douce quotidienne.

³ Est considérée comme action de promotion de la mobilité douce quotidienne, tout encouragement à l'utilisation de la mobilité douce quotidienne, notamment les campagnes incitatives.

⁴ Les actions de promotion sont évaluées selon les critères du développement durable.

5 Mobilité d'intérêt particulier

Art. 30 Définition de la mobilité d'intérêt particulier

¹ Est considéré comme de la mobilité d'intérêt particulier, le transport de voyageurs, de biens et/ou de marchandises répondant aux objectifs du développement durable et reconnu comme tel par décision du Conseil d'Etat.

Art. 31 Subventions d'investissement et d'exploitation

¹ L'Etat peut, à titre exceptionnel, et après consultation des communes concernées, octroyer des subventions d'investissement, en lien avec le génie civil des infrastructures d'intérêt particulier, à des institutions publiques, des entreprises de transport ou à des tiers, dont la tâche est reconnue d'intérêt particulier.

² L'Etat peut, à titre exceptionnel, et après consultation des communes concernées, octroyer des subventions d'exploitation à des institutions publiques, des entreprises de transport ou à des tiers, dont la tâche est reconnue d'intérêt particulier.

³ Cette subvention peut s'élever jusqu'à 50 pour cent du montant des coûts à la charge du requérant.

Art. 32 Actions de promotion

¹ L'Etat peut, dans les limites budgétaires, mener ou coordonner des actions de promotion de la mobilité d'intérêt particulier.

² L'Etat peut, dans les limites budgétaires, soutenir des actions de promotion des tiers qui exercent l'activité dans le domaine de mobilité d'intérêt particulier.

³ Est considéré comme action de promotion de la mobilité d'intérêt particulier, tout encouragement à l'utilisation de la mobilité considérée d'intérêt particulier, notamment les campagnes incitatives.

⁴ Ces actions sont évaluées selon les critères du développement durable.

Art. 33 Appel à contribution des communes

¹ Les communes sièges participent à raison de 30 pour cent à la subvention cantonale d'exploitation et/ou d'investissement du trafic d'intérêt particulier prévue à l'article 31.

² L'autorité compétente fixe par une décision unique le montant de la contribution individuelle de toutes les communes sièges, sous réserve du respect des principes de couverture des coûts et d'équivalence.

6 Compétences et procédure

6.1 Compétences

Art. 34 Conseil d'Etat

¹ Le Conseil d'Etat exerce la haute surveillance en matière des transports publics relevant de la présente loi.

² Il a notamment les compétences suivantes:

- a) il définit, périodiquement, les objectifs de la politique cantonale en matière de transports publics et du transport aéronautique;
- b) il désigne les représentants de l'Etat dans les organes d'administration ou de contrôle des entreprises de transport conformément à la loi cantonale sur les participations de l'Etat à des personnes morales et autres entités;
- c) il édicte le règlement de mise en œuvre s'agissant de l'octroi des autorisations de transport de voyageurs permettant à des entreprises ou à des particuliers effectuer des courses non soumises à concession fédérale.

Art. 35 Département

¹ Le département en charge de la mobilité a notamment les compétences suivantes:

- a) il élabore la planification cantonale des transports et l'information y relative;
- b) il exerce toutes les attributions en matière de transport public et de mobilité douce quotidienne qui ne sont pas conférées par la loi à une autre autorité;
- c) il conclut les conventions en matière de transports publics et de communautés tarifaires avec la Confédération, les autres cantons et/ou les communes;
- d) il délègue aux communes ou à des tiers certaines tâches d'entretien.

Art. 36 Service

¹ Le service en charge de la mobilité a notamment les compétences suivantes:

- a) il donne, après consultation des communes, des services métiers concernés et des entités intéressées, le préavis du canton à l'autorité fédérale concernant:
 - 1. les demandes de concession relevant de l'autorité fédérale pour les lignes de transport par automobile, par bus et par bateau,
 - 2. les demandes de concession et d'approbation des plans relevant de l'autorité fédérale pour les installations de transport par câbles, pour la construction de chemins de fer ainsi que d'aérodromes;
- b) il procède, d'entente avec la Confédération, les autres cantons et les régions concernés, à la commande et à l'analyse de l'offre des prestations de trafic régional;
- c) il délivre, après consultation des communes, des services métiers concernés et des entités intéressées, les autorisations de construire et d'exploiter pour les installations qui en ont la nécessité, notamment pour les téléphériques et téléskis sans concession fédérale;
- d) il délivre les autorisations de transport de voyageurs permettant à des entreprises ou à des particuliers effectuer des courses non soumises à concession fédérale;
- e) il désigne les représentants de l'Etat dans les Commissions des transports;
- f) il établit annuellement un tableau de répartition de la subvention cantonale d'exploitation en application de l'article 12 alinéa 2;
- g) il édicte les directives biennuelles pour la commande de l'offre de trafic d'agglomération et urbain;
- h) il développe et entretient le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne;
- i) il peut exploiter les infrastructures aéronautiques, telles que les aéroports et les places d'atterrissages, reconnues d'importance cantonale par le Grand Conseil.

Art. 37 Régions de planification

¹ Les régions de planification sont définies par le Conseil d'Etat.

² Chaque région de planification est représentée par 2 personnes déléguées par les communes concernées, par un représentant de l'UTP-Valais et par un représentant du service.

³ Les régions se réunissent autant que cela est nécessaire, mais à tout le moins, une fois par année.

⁴ Le secrétariat de ces régions est assuré par le service. Celui-ci peut être délégué sur mandat aux entités régionales.

⁵ Les régions assurent la coordination entre les agglomérations et les communes, de même qu'entre les communes entre elles, dans le cadre de l'élaboration, la rationalisation et l'harmonisation de l'offre régionale des transports publics.

⁶ Les communes ou les agglomérations peuvent s'adresser au département pour la résolution de problèmes. Les régions doivent en être informées au préalable.

⁷ Le service organise une séance annuelle de coordination par région linguistique.

⁸ Ces séances sont présidées par un représentant du service.

Art. 38 Commission des transports

¹ La commission des transports (ci-après: la commission) est un organe consultatif, constitué par les instances concernées. Elle comprend notamment:

- a) au maximum 2 représentants du département;
- b) au maximum 2 représentants du département en charge de l'économie et de la formation;
- c) au maximum 2 représentants des milieux économiques et touristiques;
- d) au maximum 3 représentants des associations de défense des transports publics, des personnes à mobilité réduite et des modes doux;
- e) au maximum 2 représentants des associations de protection de l'environnement;
- f) au maximum 2 représentants des milieux syndicaux.

² Les entreprises de transport sont invitées à participer aux travaux de la commission en fonction des besoins.

³ La commission a les tâches suivantes:

- a) elle élabore des propositions et donne son avis en matière de politique des transports publics et de mobilité douce ainsi que sur les objectifs à atteindre;
- b) elle donne son avis sur les propositions d'offres et d'horaires et examine les modifications et les adaptations nécessitant une coordination et une harmonisation interrégionale;
- c) elle élabore des propositions et donne son avis sur la mobilité douce et ses objectifs.

⁴ La commission se réunit au moins une fois par année.

6.2 Procédure

Art. 39 Voies de droit

¹ La loi sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA) est applicable, dans la mesure où la procédure n'est pas réglée par les dispositions fédérales ou par celles des procédures décisives.

7 Dispositions transitoires et finales

Art. 40 Dispositions d'exécution

¹ Le Conseil d'Etat édicte les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 41 Dispositions transitoires

¹ Toutes les demandes pendantes n'ayant pas encore fait l'objet d'une décision de l'autorité compétente au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont soumises au nouveau droit.

II.

L'acte législatif intitulé Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML) du 14.09.2011¹⁾ (Etat 01.01.2012) est modifié comme suit:

¹⁾ RS [704.1](#)

Art. 2 al. 1 (modifié), **al. 3**

¹ On entend par itinéraire de mobilité de loisirs tout itinéraire permettant un déplacement, en principe, non motorisé, dont la vocation principale est liée aux activités de loisirs ou de détente. La mobilité de loisirs est distincte de la mobilité douce quotidienne qui fait l'objet d'une législation spéciale.

³ Les itinéraires de mobilité de loisirs se distinguent notamment entre:

- a) les itinéraires de chemins pédestres qui correspondent aux réseaux réglés par la loi fédérale sur les chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre. Au niveau cantonal, les réseaux de chemins de randonnée pédestre se subdivisent en:
 - 2. *Abrogé.*
- b) (modifié) les itinéraires de voies cyclables;

Art. 3 al. 2^{bis} (nouveau), **al. 3** (modifié), **al. 4** (modifié)

^{2bis} Les communes ont l'obligation de réexaminer intégralement et, au besoin, de remanier tous les 10 ans les plans des itinéraires et ouvrages qui y sont liés, sis sur leurs territoires.

³ Le canton est en charge de l'aménagement de l'axe cyclable cantonal Oberwald - St-Gingolph et des liaisons avec les principales gares ferroviaires. L'aménagement, la signalisation, l'entretien et la conservation de cet axe sont gérés par le canton, avec la collaboration des communes en particulier lorsque des voies publiques communales sont concernées. Le département peut déléguer aux communes ou à des tiers certaines tâches d'entretien. La délégation fait l'objet d'une publication dans le Bulletin officiel.

⁴ Dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches, les communes mènent des réflexions globales et collaborent avec les communes voisines selon les modalités prévues par la législation en la matière.

Art. 5 al. 1 (modifié)

¹ Les plans sont déposés publiquement pendant 30 jours par les soins de la commune de situation au bureau communal. La mise à l'enquête est portée à la connaissance du public par insertion dans le Bulletin officiel.

Art. 7 al. 2 (modifié), **al. 3** (nouveau)

Oppositions et transmission du dossier (Titre modifié)

² Dans les 3 mois après l'échéance du délai d'opposition, la commune transmet les plans mis à l'enquête accompagnés des oppositions éventuelles et de son préavis au service cantonal en charge de la coordination des procédures.

³ Une prolongation du délai de 3 mois peut être demandée auprès du service cantonal en charge de la coordination des procédures et, cas échéant, doit être dûment motivée. Ledit service est compétent pour évaluer la nécessité d'une nouvelle mise à l'enquête publique.

Art. 10 al. 1 (modifié)

¹ La commune garantit dans le cadre de la législation en vigueur une libre circulation sans danger majeur sur les itinéraires de mobilité de loisirs et prend les mesures juridiques propres à en assurer l'accès au public.

Art. 11 al. 1 (modifié)

¹ Les itinéraires doivent être établis de manière à ce que la cohabitation entre les utilisateurs soit possible. Si nécessaire, il conviendra de séparer les itinéraires de types différents, en particulier pour des raisons sécuritaires. Dans tous les cas, des mesures organisationnelles et/ou constructives adaptées doivent être prises en cas de croisement ou de superposition de voies.

Art. 13 al. 1 (modifié), **al. 1^{bis}** (nouveau), **al. 2** (modifié), **al. 2^{bis}** (nouveau)

¹ Si des voies de mobilité de loisirs contenus dans les plans en force doivent être supprimées totalement ou partiellement, l'auteur de la suppression doit pourvoir à un remplacement convenable et équivalent par des voies de mobilité de loisirs existantes ou à créer, en tenant compte des conditions locales, et ceci tout particulièrement dans les cas prévus par la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pedestre. Toutefois, les pistes de descente VTT ne doivent pas faire l'objet d'un remplacement.

^{1bis} L'auteur de la suppression prend en charge les frais de remplacement convenable et équivalent.

² Les articles 3 et suivants de la présente loi sont applicables à la suppression et au remplacement.

^{2bis} Si l'auteur de la suppression n'est pas l'autorité compétente en vertu de l'article 3 de la présente loi, cette dernière doit être consultée. Elle approuve ou refuse la proposition de remplacement. Elle reste compétente pour engager la procédure d'approbation au sens de la présente loi.

Art. 14 al. 3 (modifié), **al. 4** (modifié)

³ Le canton peut octroyer des subventions aux communes pour les travaux relatifs à l'établissement de plans, à l'aménagement, à la réfection, à l'amélioration et à la signalisation reconnue comme officielle des itinéraires de mobilité de loisirs au sens de la présente loi, à l'exception des pistes de descente VTT. L'entretien courant ne fait pas l'objet d'un subventionnement.

⁴ Le montant de la subvention peut s'élever jusqu'à 50 pour cent du montant des coûts à la charge de la commune. L'octroi de la subvention dépend notamment de l'intérêt cantonal, de l'importance de l'itinéraire, en particulier selon son classement dans le cadre des itinéraires de chemins pédestres, et du montant de l'investissement.

Art. 16a (nouveau)

Surveillance

¹ Le département en charge de la mobilité (ci-après: département), sous la haute surveillance du Conseil d'Etat, est l'autorité de surveillance de la mobilité de loisirs au sens de la présente loi.

Art. 16b (nouveau)

Exécution par substitution

¹ Si une tâche légale, notamment lors de l'établissement des plans, la mise en place de la signalisation, la construction d'ouvrages, le remplacement ou la conservation, n'est pas exécutée ou est exécutée partiellement, le département peut, après sommation demeurée sans effet, décider et exécuter les mesures nécessaires à l'accomplissement de ladite tâche aux frais du responsable.

Art. 17 al. 2 (modifié)

² Les communes sont compétentes pour réprimer les infractions, à l'exception des cas en lien avec l'axe cyclable cantonal et des cas où le contrevenant serait une commune, pour lesquels la compétence relève du département.

III.

L'acte législatif intitulé Loi sur les transports publics (LTP) du 28.09.1998¹⁾ (Etat 01.01.2012) est abrogé.

IV.

La présente loi est soumise au référendum facultatif.²⁾

Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur.

Sion, le

Le président du Grand Conseil: xxx

Le chef du Service parlementaire: Claude Bumann

¹⁾ [RS 740.1](#)

²⁾ Délai pour le dépôt des 3'000 signatures du référendum: ...