

Rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de loi sur les transports publics (LTP)

Le Conseil d'Etat du canton du Valais a, par décision du 14 avril 2021, décidé la mise en consultation de l'avant-projet de loi sur les transports publics, accompagné du présent rapport explicatif.

1. Introduction

Le présent avant-projet de loi a été élaboré par le Comité de pilotage Loi sur les Transports Publics (ci-après GLTP) qui a été constitué par décision du Conseil d'Etat du 23 octobre 2019. Le GLTP institué est composé de représentants de l'Administration cantonale provenant du Service de la mobilité, du Service du développement territorial et du Service administratif et juridique du Département de la mobilité, des transports et de l'environnement ainsi que de l'administration cantonale des finances du Département des finances et de l'énergie, d'un représentant de la Fédération des communes valaisannes et d'un représentant de l'Union des transports publics valaisans. Le GLTP s'est vu notamment confier les tâches suivantes :

- d'examiner les compétences et les responsabilités des différentes entités appelées à gérer les transports publics sur le territoire valaisan ;
- d'adapter la base légale cantonale aux évolutions récentes technologiques, sociologiques et administratives de la mobilité ;
- d'adapter le modèle de financement des transports publics, principalement pour ce qui concerne le trafic d'agglomération et le trafic urbain ;
- d'intégrer le trafic d'agglomération et le trafic urbain ;
- d'intégrer les tâches cantonales relatives à la mobilité douce quotidienne ;
- de préciser le financement de projets d'infrastructures et d'exploitation de transports publics, de mobilité douce et touristique, dite de mobilité d'intérêt particulier ;
- et d'intégrer la stratégie aéronautique cantonale dans la LTP.

La révision totale de la loi cantonale sur l'aménagement des transports publics du 28 septembre 1998 (LTP) est indispensable au vu du nombre élevé de problématiques qui ont été décelées par les services spécialisés en matière de mobilité et de territoire, mais aussi en raison des évolutions sociologiques et technologiques pour lesquelles le Conseil d'Etat et le Grand Conseil ont manifesté des attentes.

2. Procédure législative

La législation cantonale actuelle sur les transports publics comprend notamment la loi sur les transports publics du 28 septembre 1998 (ci-après aLTP) une loi. La procédure législative pour la révision totale de cet acte est la suivante :

La nouvelle loi sur les transports publics (ci-après : « LTP ») sera adoptée par le Grand Conseil, sur la base d'un projet soumis par le Conseil d'Etat (art. 37ss de la Constitution du Canton du Valais du 8 mars 1907 (ci-après Constitution cantonale), art. 35 ss de la loi sur l'organisation des Conseils et les rapports entre les pouvoirs du 28 mars 1996 (LOCRP)).

Le présent avant-projet tient compte de cette procédure dans la mesure où tous les éléments essentiels (compétences, définition des règles matérielles et procédures) mais également détaillés y figurent.

La loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs du 14 septembre 2011 (LIML) ainsi que la loi sur les routes du 3 septembre 1965 (LR) sont également en cours de révision partielle, de sorte que les articles connexes à la présente loi seront également modifiés.

3. Grandes lignes de la révision

Les explications générales qui ont pour but d'indiquer au Grand Conseil et à tout intéressé les motifs justifiant la révision totale de la aLTP, de donner un aperçu sur les travaux accomplis et de décrire les caractéristiques du projet de révision totale dans la version présentée. Des explications et précisions complémentaires figurent dans le commentaire relatif aux divers articles au chapitre 4.

3.1. Situation actuelle et évolution de l'offre en matière de trafic régional de voyageurs

Répartition des tâches entre Confédération, Canton et Communes

La loi cantonale sur les transports publics est entrée en vigueur en 1998. Elle prévoit à son article 11 que les communes valaisannes participent à la prise en charge des coûts non couverts découlant du trafic régional. Les communes prennent également en charge une large part des coûts non couverts liés à l'exploitation des bus urbains et d'agglomération.

En 2008, lors de la mise en œuvre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (ci-après RPT I), la Confédération a procédé à une modification de sa participation, la faisant passer de 88% à 65%. Le Conseil d'Etat a choisi alors, en raison de l'absence de modification de l'offre d'une part et de la bonne santé financière de l'époque, d'assumer seul la prise en charge de ces surcoûts, sans faire appel à un accroissement de la participation des communes. Cette répartition a été intégrée lors des travaux du désenchevêtrement des tâches et réformes de la péréquation financière entre le canton et les communes (ci-après RPT II).

Situation sur le plan législatif fédéral

La loi sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009 (LTV) est la loi fédérale qui encadre l'offre de transport public et son financement, en particulier dans sa section 6 intitulée « Prestation de transport commandée ». Elle est précisée et complétée par une ordonnance d'application, l'Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs du 11 novembre 2009 (OITRV).

Le canton et la Confédération sont co-commanditaires de l'offre de transport régional de voyageurs (art. 28 LTV). Ils établissent des conventions d'offre avec les entreprises de transport, valables pour une période d'horaire, en général deux ans (art. 21 OITRV). Une convention d'objectifs peut également être conclue pour une durée de deux périodes d'horaire au moins, auquel cas les conventions d'offre de ces périodes doivent s'y conformer (art. 24 OITRV). De même que pour le financement de l'investissement, les conventions d'offre donnent droit aux entreprises à une indemnisation de la part des commanditaires. L'offre, quantifiée en nombre de paires de courses, est déterminée en premier lieu par la demande, c'est-à-dire les prévisions quant au nombre de voyageurs transportés (art. 30 LTV et art. 5, 7 et 8 OITRV). Elle s'accorde également avec les « besoins liés au développement économique des régions défavorisées du pays » (art. 6 OITRV) et avec les objectifs en termes d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement.

Tout en considérant ces aspects qui résultent de la politique régionale, l'Office fédéral des transports (ci-après OFT) fixe les conditions de la rentabilité minimale des lignes. Pour cela, il a mis en place un système national basé sur des indicateurs et des indices et destiné à évaluer la qualité des prestations du trafic régional de voyageurs (art. 9, 12 et 20 OITRV). Les indicateurs (coûts complets, produits, indemnité, nombre de kilomètres parcourus par voyageur, heures productives, etc.) et les indices construits à partir de ces derniers (coûts complets, produits ou indemnité rapportés au nombre de kilomètres parcourus par voyageur ou aux heures productives) sont définis dans un document intitulé « Guide des indices du trafic régional voyageurs (TRV) ». Par ailleurs, une fois connus les résultats réels d'une année, l'OFT procède à des comparaisons d'indices entre les lignes de même catégorie et entre les entreprises (en regroupant les lignes de chacune) et il met à disposition les résultats aux entreprises et aux cantons, en veillant à préserver l'anonymat des entreprises tierces. Pour permettre la comparaison, les entreprises doivent isoler le transport régional de voyageurs des autres secteurs dans leur comptabilité analytique et présenter un compte de résultats par ligne (art. 35 LTV et art. 29 OITRV). Les comparaisons servent de support au canton et à l'OFT dans la définition de leurs exigences envers les entreprises de transport lors des négociations.

Evolution du cadre financier fédéral

Ainsi, l'OFT, le canton et les entreprises s'accordent sur une offre de transport public en adéquation avec la demande et en remplissant certains critères de rentabilité économique. Dès lors, les collectivités s'engagent à indemniser les entreprises pour « les coûts non couverts selon les comptes planifiés » (art. 28 LTV), c'est-à-dire le déficit d'exploitation prévisionnel. La planification budgétaire pluriannuelle (pour la période d'horaire) de la Confédération intègre ce déficit et prévoit également sa répartition entre les deux commanditaires co-financeurs dans le respect des moyens (communément appelée la quote-part) mise à disposition des cantons.

La Confédération n'est pas toujours en mesure, faute de ressources financières suffisantes d'une part et en regard du très important développement que de nombreuses agglomérations et cantons ont apporté à leurs systèmes régionaux et urbains de transports publics, de financer l'entier des participations au trafic régional souhaitées par les cantons. Le DETEC, par l'OFT, ne peut plus compléter les enveloppes financières mises à disposition des cantons, et doit parfois réduire la participation fédérale au financement des coûts non couverts du trafic régional. En outre, elle procède désormais, avec beaucoup plus de mesures, à l'examen de toute demande d'accroissement de l'enveloppe allouée à chaque canton et n'accepte des adaptations que lorsqu'elles répondent de manière parfaite aux conditions fixées par la Confédération.

Comparaison entre cantons romands

Les bases légales fédérales mettent en évidence que ce sont l'OFT, le canton et les entreprises qui doivent s'accorder sur une offre de transport public régional. Chaque canton décide ensuite s'il entend appeler les communes ou d'autres collectivités à contribution de la part cantonale. Tous les cantons romands, à l'exception du cas particulier de la Ville-canton de Genève, ont choisi d'impliquer les communes, dans une proportion propre à chacun et définie, pour le canton du Valais, dans la loi cantonale sur les transports publics.

Au-delà de la co-commande, la Confédération, le canton ou une commune peut vouloir mettre en place une offre supplémentaire. Dans ce cas, le commanditaire accepte de prendre seul en charge l'indemnisation des coûts non couverts (art. 28 LTV). Ainsi, jusqu'en 2012, l'Etat du Valais n'a jamais dépassé sa quote-part mise à disposition par la Confédération. Ce cas s'est produit pour la première fois avec la période d'horaire débutant en 2013, notamment en raison d'une densification de l'offre mise en service en complément

de la commande commune (RegionAlps, cadence à 30 minutes entre Brig et Monthey aux heures de pointe).

Enfin, l'art. 36 LTV décrit les actions possibles en cas de sous-estimation ou de surestimation du déficit d'exploitation. Lorsque le déficit réalisé par une entreprise dans un secteur bénéficiant d'une indemnité dépasse le montant de l'indemnité, l'entreprise assume la part complémentaire du déficit et la porte au compte de l'exercice suivant. Au contraire, si le déficit est inférieur à l'indemnité reçue, l'entreprise doit affecter les deux tiers au moins du surplus à une réserve spéciale destinée à couvrir d'éventuels déficits ultérieurs.

La figure 1 présente à titre d'exemple les répartitions de l'indemnité d'exploitation entre la Confédération, le canton et les communes dans les sept cantons de Suisse romande.

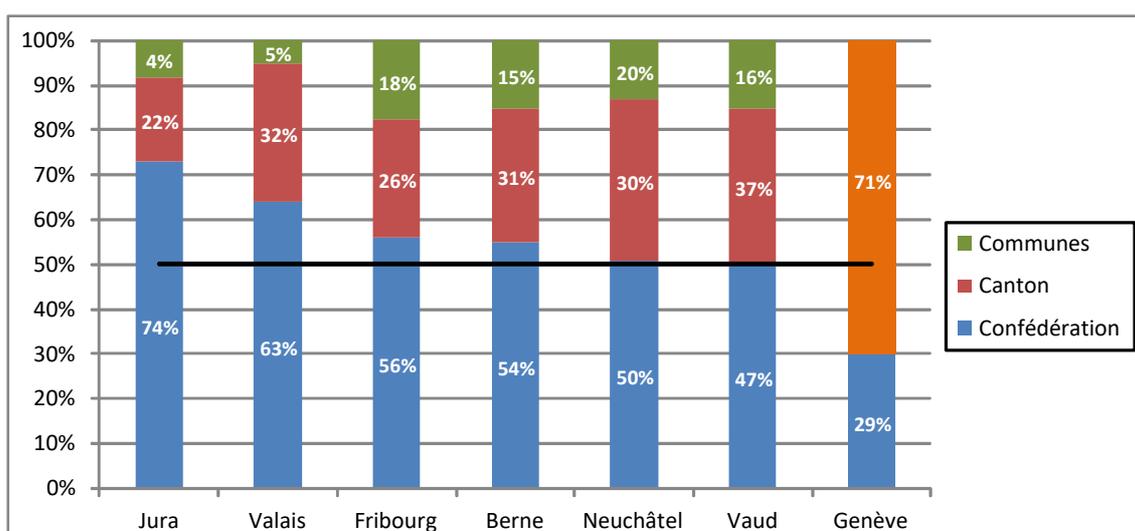


Figure 1: Répartitions Confédération / canton / communes de l'indemnité d'exploitation dans les cantons romands

On constate que les cantons de Berne, Fribourg, Neuchâtel et Vaud reçoivent une participation fédérale égale ou légèrement supérieure à la moyenne nationale (50%), les cantons du Valais et du Jura reçoivent une contribution historiquement (fixé en 1996 basé sur la force financière, la longueur du réseau de chemin de fer « grandes lignes » et la population) plus importante, tandis que celui de Genève est le moins bien servi des cantons romands, avec une part prise en charge par la Confédération de 30%.

Le solde du déficit d'exploitation est couvert par les cantons, qui en répercutent une partie sur les communes. Le canton de Genève fait exception, car toutes les communes qui le composent sont desservies par le réseau urbain des Transports publics genevois (TPG) et dispose de bases légales cantonales ad hoc pour ce trafic de type urbain. Ainsi dans ce canton, le trafic régional de voyageurs occupe une place de second rang, au profit d'un intense trafic d'agglomération.

Les communes valaisannes participent à hauteur de 5.2% de l'indemnité totale (soit 14% de la part du Canton de 37%), contre 8% pour les communes jurassiennes et 13% à 18% pour celles des autres cantons romands. La nouvelle proposition augmente à 11.1% (soit 30% de la part du Canton de 37%) est toujours faible en comparaison intercantonale.

3.2. Trafic d'agglomération et trafic urbain

Au cours des 20 dernières années, le rôle des agglomérations et de la collaboration intercommunale a fortement pris de l'importance, particulièrement pour ce qui concerne la planification et le financement de l'offre de transports publics.

3.3. Stratégie aéronautique cantonale

Le Conseil d'Etat a pris position quant à l'importance de se doter d'une stratégie aéronautique dans sa politique économique et touristique. Dès lors, estimant l'importance cantonale de cette infrastructure de mobilité, il a souhaité se doter des bases légales permettant de considérer l'aéroport de Sion d'importance cantonale et d'en garantir la gestion, l'exploitation et l'entretien.

Par ailleurs, suite au retrait des Forces aériennes de l'aéroport de Sion et aux recommandations du Professeur de l'IDHEAP Laure Athias, le Conseil d'Etat a décidé lors de sa séance du 19 septembre 2018 de revoir la gouvernance de l'aéroport de Sion sous la forme d'un partenariat public-privé institutionnel (PPP-I) de type concession et d'accepter la création d'une société d'exploitation pour la gestion de l'aéroport civil de Sion.

Le projet de cantonalisation de l'aéroport de Sion comprend ainsi trois axes : la coordination du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), la mise en place de la gouvernance de l'aéroport ainsi que son développement opérationnel et le financement. La présente proposition d'avant-projet de loi propose le principe de financement de l'aéroport civil de Sion. Les deux autres axes feront l'objet d'un message séparé, sous réserve de l'acceptation de la présente proposition de loi par le Grand Conseil.

3.4. Mobilité douce quotidienne

Le Conseil d'Etat, en réponse également aux attentes manifestées par le Grand Conseil (notamment motion 5.0454), a souhaité se doter d'une base légale traitant de la mobilité douce quotidienne, complétant ainsi la mobilité douce de loisirs faisant l'objet d'une loi propre, la LIML.

3.5. Mobilité d'intérêt particulier

Afin de préciser les pratiques et de l'adapter à la réflexion multimodale, il est nécessaire de faire évoluer la base légale actuelle pour pouvoir mieux répondre aux enjeux.

3.6. Réorganisation du système de financement/subventionnement

Afin de clarifier le système de financement, il est proposé une simplification et une harmonisation des taux. Cela permet de répondre également aux évolutions des structures institutionnelles comme le développement des programmes d'agglomération, pour ce qui concerne le financement du trafic d'agglomération, et de la collaboration intercommunale, pour ce qui concerne le trafic urbain.

3.7. Clarification de la répartition des tâches entre les différentes entités

Une question majeure de la révision totale de la LTP est de définir la répartition des tâches dans le domaine du transport public. Les tâches sont réparties de manière claire et compréhensible entre les différents acteurs que sont le Canton, les communes, les entreprises concessionnaires et les propriétaires d'infrastructures.

3.8. Révision de la loi cantonale sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML) et de la loi cantonale sur les routes (LR)

La loi cantonale sur les transports publics dédie des dispositions à la mobilité douce quotidienne, en complément avec la LIML, qui traite de la mobilité douce de loisirs. La LIML est adaptée et mise à jour au travers de la révision de la LTP. Il en va de même pour la LR, dès lors que des dispositions du présent avant-projet de la LTP appelle des adaptations de la LR.

4. Structure de l'avant-projet de la loi sur les transports publics

L'avant-projet de loi s'articule autour de sept chapitres. Le premier chapitre traite des dispositions générales, le deuxième des transports publics, le troisième chapitre traite quant à lui de la stratégie aéronautique cantonale. Le chapitre quatre traite de la mobilité douce quotidienne. Le cinquième chapitre de la mobilité dite d'intérêt particulier. Les sixièmes et septièmes chapitres abordent la compétence et la procédure ainsi que les dispositions transitoires et finales.

Chapitre 1 Dispositions générales

Ce chapitre a pour objet les aspects généraux du présent avant-projet de loi sur les transports publics. Il détermine notamment le champ d'application, le but et les prérogatives cantonales.

Chapitre 2 Transports publics

Ce chapitre est subdivisé en deux sections. La première traite du trafic régional de voyageurs. La deuxième section traite du trafic d'agglomération et urbain.

Chapitre 3 Stratégie aéronautique cantonale

Ce chapitre met en œuvre la stratégie aéronautique gouvernementale. Il déclare l'aéroport de Sion comme étant une tâche d'intérêt cantonal et définit les tâches, compétences et responsabilités du canton eu égard à ces infrastructures aéronautiques dites d'intérêt cantonal. Il précise les principes de prise en charge des coûts d'une telle tâche.

Chapitre 4 Mobilité douce quotidienne

Ce chapitre clarifie le cadre légal de la mobilité dite douce quotidienne, notamment par la création d'un réseau cyclable cantonal et les principes de subventionnement des communes pour ce domaine. Les dispositions y relatives complètent la loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs, qui traite de la mobilité dite douce de loisirs.

Chapitre 5 Mobilité d'intérêt particulier

Ce chapitre créé la base légale pour le subventionnement des infrastructures, de l'exploitation et des actions de promotion de la mobilité présentant un intérêt particulier pour le canton.

Chapitre 6 Compétence et procédure

Ce chapitre est subdivisé en deux sections. La première section définit les compétences du Conseil d'Etat, du Département en charge de la mobilité, du Service en charge de la mobilité, des régions de planification et de la commission des transports. La seconde section précise les voies de droit.

Chapitre 7 Dispositions transitoires et finales

Le dernier titre de l'avant-projet de loi contient les dispositions relatives à son exécution et mentionne les modifications de la loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs.

5. Commentaires par article de l'avant-projet de loi sur les transports publics

Chapitre 1 Dispositions générales :

Art. 1 Champ d'application et but

L'alinéa 1 définit le champ d'application de la loi sur les transports publics pour ce qui relève de la compétence laissée au canton par la législation fédérale. Elle traite des transports publics, de la mobilité douce quotidienne, du domaine aéronautique et de la mobilité d'intérêt particulier.

Les alinéas 2 et 3 fixent et listent les buts de cette loi, à savoir 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, de l'organisation judicieuse et mesurée du territoire ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels, qui comprennent la mobilité douce quotidienne. La mobilité dite douce fait partie de ce qu'on appelle le transport individuel dont le mouvement est donné par la force musculaire ou des motorisations peu impactantes pour l'environnement, par exemple la micro-mobilité (trottinette), la marche ou le vélo.

L'alinéa 4 stipule que la loi sert à fixer les modalités et les conditions des subventions et des participations de l'Etat.

L'alinéa 5 stipule que la loi sert à fixer les modalités et les conditions de l'appel à contribution des communes.

L'alinéa 6 stipule que la loi sert à fixer 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 Service), des régions de planification, des régions socio-économiques, telles que définies dans l'art 7. de la loi sur la politique régionale du 12 décembre 2008, des agglomérations, des communes et des entreprises de transport.

Art. 2 Prérogatives cantonales

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

L'alinéa 2 donne la possibilité à l'Etat d'octroyer des subventions, telles que des indemnités et des aides financières.

L'alinéa 3 donne la possibilité à l'Etat de prendre des participations dans les entreprises de transport.

L'alinéa 4 donne la possibilité à l'Etat de 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.

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

L'alinéa 6 donne la tâche à l'Etat d'aménager un réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne. L'Etat gère ainsi 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

L'alinéa 1 fixe le principe, en application des dispositions fédérales, de la délivrance des autorisations permettant à des entreprises ou à des particuliers d'effectuer des courses non soumises à concession fédérale.

L'alinéa 2 attribue au Conseil d'Etat la compétence de fixer, par le biais d'un règlement, la procédure de consultation et d'octroi de ces autorisations ainsi que l'échelle des émoluments en lien avec ladite procédure.

Art. 4 Forme juridique de la subvention

L'article 4 fixe le mode d'octroi de la subvention, à savoir par décision u par convention de droit public. L'autorité compétente est déterminée selon la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton du 24 juin 1980 (LGCAF).

Art. 5 Réserve de la loi sur les subventions

L'article 5 rappelle que 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

L'article 6 rappelle qu'en matière de subventionnement accordé en vertu de la présente loi, la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton du 24 juin 1980 (LGCAF) est applicable.

Chapitre 2 Transports publics :

Section 1 Trafic régional de voyageurs :

Art. 7 Définition

L'alinéa 1 définit le trafic régional de voyageurs (ci-après trafic régional) comme le transport de voyageurs à l'intérieur du canton, ainsi que le transport intercantonal et international de voyageurs, qui assure une desserte du territoire.

L'alinéa 2 précise que le trafic régional remplit une fonction de desserte, lorsqu'il dessert des localités habitées toute l'année. Ladite définition s'inspire de la définition de la fonction de desserte de la loi fédérale sur le transport de voyageurs du 20 mars 2009 et de son ordonnance du 4 novembre 2009.

Art. 8 Offre de transports publics

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

L'alinéa 2 précise que 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, en collaboration avec les entités concernées.

L'alinéa 3 demande aux commanditaires de l'offre de transports publics de définir par directives les modalités d'élaboration de l'offre et des tarifs, ainsi que les taux minima d'utilisation et de couverture des coûts.

L'alinéa 4 précise que l'Etat doit conclure avec les entreprises de transport les conventions de droit public (ci-après la convention) permettant l'exécution de l'offre commandée.

L'alinéa 5 permet à des communes ou à des tiers, en complément à l'offre, acceptée par l'Etat et l'OFT, de 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

Le premier alinéa stipule que l'Etat peut octroyer des subventions aux entreprises de transport à la condition qu'elles effectuent une tâche d'intérêt public en matière de transports publics, qui a été commandée par l'Etat.

L'alinéa 2 définit ce que doit notamment contenir le dossier préalable à la convention.

L'alinéa 3 précise que les pièces justificatives du dossier préalable à la convention doivent être conformes aux exigences fédérales en la matière, notamment les directives pour la commande de l'offre édictées par la Confédération et précisées par le Canton.

L'alinéa 4 détermine ce que doit présenter les entreprises de transport, à savoir les comptes prévisionnels, et ce 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

L'alinéa 1 prévoit qu'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 septante pourcents du solde restant.

L'alinéa 2 liste de manière non exhaustive ce qui est considéré comme des investissements.

L'alinéa 3 précise que l'investissement tel que listé à l'alinéa précédent 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

L'alinéa 1 stipule que, conformément au droit fédéral, l'Etat octroie des subventions à des entreprises de transport pour les coûts non couverts planifiés.

L'alinéa 2 précise les cas dans lesquels 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.

L'alinéa 3 précise que la subvention octroyée en vertu de l'alinéa 2 du présent article peut s'élever au maximum à cinquante pourcents des coûts non couverts planifiés. Pour fixer ce taux, il est utilisé des critères quantitatifs tels que, par exemple, le nombre d'usagers ou encore le taux de couverture des coûts par les recettes des usagers. Le canton peut reconnaître les prestations définies aux lettres a et b dans le cadre de la convention qu'il conclut avec une entreprise.

Art. 12 Présentation du résultat par secteurs

Cette disposition stipule que la présentation du résultat, en matière de subventionnement, doit être faite en application de l'art. 36 LTV par analogie.

Art. 13 Appel à contribution des communes

L'alinéa 1 précise que les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à raison de trente pourcents à la subvention cantonale d'exploitation prévue à l'article 11.

L'alinéa 2 donne mission à l'autorité compétente d'établir 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

L'alinéa 1 donne mission à l'autorité compétente de fixer par une décision unique le montant de la contribution individuelle de toutes les communes. En cas de contestation, les contributions non contestées entrent en force. Cela veut dire qu'en cas de contestation d'une ou plusieurs communes, la décision concernant les parties non contestées de la décision, principalement les montants des autres communes, conserve son caractère exécutoire.

L'alinéa 2 précise que la répartition du montant à charge des communes est effectuée par région socio-économique.

L'alinéa 3 définit que 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

L'alinéa 4 dit que 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

Cette disposition informe sur la manière de déterminer le chiffre de population retenu pour les répartitions qui est celui de la population résidente permanente telle qu'arrêtée par l'autorité compétente en la matière, l'Office cantonal de statistique et de péréquation 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

Cette disposition définit ce qu'est le coefficient de qualité de desserte pour le trafic régional, à l'exception de lignes de chemin de fer, mais aussi pour le transport public effectué par des installations à câble. Ce coefficient est déterminé en fonction de l'offre de trafic régional sur le territoire de la commune concernée.

Al. 1 let. a : On entend par « jour ouvré », les jours du lundi au vendredi. Il s'agirait de cadences à la demi-heure aux heures de pointe.

Al. 1 let. b : Il s'agirait de cadences à l'heure.

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

Cette disposition définit le coefficient de qualité de desserte du trafic régional ferroviaire. Celui-ci est déterminé en fonction de l'offre de desserte par train régional sur le territoire de la commune concernée.

Section 2 Trafic d'agglomération et urbain :

Art. 18 Offre de trafic d'agglomération et urbain

Cette disposition donne responsabilité aux communes pour la planification de l'offre de trafic d'agglomération et urbain. En outre, l'art. 12 de la loi sur l'instruction publique du 4 juillet 1962 précise la responsabilité des communes en matière de transport des élèves, à savoir quelles communes sont responsables, pour les élèves de la scolarité obligatoire, des missions liées aux transports publics ou autorisés, au repas et au logement. A ce titre, elles organisent, à leurs frais, aux conditions fixées par le règlement, le transport des élèves de la scolarité obligatoire qui ont de grandes distances à parcourir pour se rendre à l'école.

Art. 19 Définition du trafic d'agglomération

Cette disposition définit, au sens de la présente loi, ce qui est entendu par trafic d'agglomération, à savoir le transport de voyageurs à l'intérieur d'une agglomération. Dans le message concernant la révision totale de la loi sur le recensement fédéral de la population du 29 novembre 2006, p. 144, il est fait mention de ce qui suit pour définir ce qu'est une agglomération : « Dans sa politique des agglomérations, le Conseil fédéral se réfère à la définition de l'OFS, à l'instar de l'Union des villes suisses (UVS) ainsi que du canton de Berne dans sa politique de péréquation des charges entre centres urbains. En revanche, les cantons de Fribourg et de Neuchâtel ont recours à leurs propres définitions et stratégies en matière d'agglomérations, et d'autres cantons ont des pratiques qui s'en rapprochent. ». Le recensement fédéral de la population 2000, p. 149, précise ce qu'est une ville : « Est appelée ville toute commune de 10 000 habitants ou plus. ».

Art. 20 Définition du trafic urbain

Cette disposition définit, au sens du présent avant-projet de loi, ce qui est entendu par trafic urbain, à savoir 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.

Au sens de la présente loi, l'équivalent-habitant correspond à la somme du nombre d'habitants résidents permanents, du nombre d'habitants en résidences secondaires, pondéré par la prise en compte d'un taux d'utilisation moyen des résidences secondaires de 30% des résidences secondaires et d'un taux d'occupation moyen de deux personnes par résidence secondaire ainsi que du nombre de touristes, pondéré par la prise en compte d'un taux de remplissage moyen de 50% des lits hôteliers.

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

L'alinéa 1 stipule que les communes concernées prennent en charge les coûts non couverts planifiés des entreprises de transport pour le trafic d'agglomération et le trafic urbain.

Les alinéas 2, 3 et 4 stipulent que l'Etat peut participer au financement communal et en précisent les conditions.

L'alinéa 5 précise que la présentation du résultat, en matière de subventionnement, est faite en application de l'art. 36 LTV par analogie.

Chapitre 3 Stratégie aéronautique cantonale :

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

L'alinéa 1 stipule que 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.

L'alinéa 2 stipule que l'Etat, peut par le Service ou un tiers, exploiter les infrastructures aéroportuaires, telles que les aéroports et les places d'atterrissages, reconnues d'importance cantonale par le Grand Conseil. Cet alinéa permet d'envisager une exploitation en direct par le service en charge de la mobilité ou une délégation à un tiers, conformément avec l'Ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA). L'aéroport serait exploité par le Service ad intérim. La création d'une entité autonome de droit public pour accomplir de telles prestations nécessitera une modification du présent avant-projet de loi et/ou la création d'une nouvelle loi ad hoc, et sera donc soumise au Grand Conseil conformément au processus législatif usuel.

L'alinéa 3 précise ce qui est entendu par infrastructures aéronautiques d'importance cantonale, à savoir les infrastructures aéronautiques qui présentent un intérêt économique

ou touristique essentiel pour le canton. L'essentialité se définit uniquement pour les infrastructures nécessaires à une activité aérienne intercantonale ou internationale.

Art. 23 Prise en charge des coûts

L'alinéa 1 fixe la prise en charge par l'Etat de l'intégralité des coûts d'investissement et de fonctionnement des infrastructures aéroportuaires reconnues d'importance cantonale.

Art. 24 Appel à contribution des communes

L'alinéa 1 définit l'appel à contribution des communes par l'Etat à hauteur de trente pourcents des coûts d'investissement et de fonctionnement des infrastructures d'importance cantonale.

L'alinéa 2 fixe les critères d'appel à contribution des communes, par analogie à ceux définis dans la loi sur les routes pour la route cantonale Saint-Gingolph-Oberwald.

A titre de rappel, la législation actuelle prévoit la prise en charge des coûts à hauteur de 50% par la ville de Sion et de 50% par le canton. La proposition faite dans les articles 23 et 24 prévoit donc 70% à charge du canton et 30% à charge de toutes les communes valaisannes.

Art. 25 Infrastructures aéroportuaires d'importance cantonale

L'alinéa 1 dit que le Grand Conseil déclare l'aérodrome régional de Sion comme étant d'importance cantonale. Il est fixé en outre une condition suspensive, à savoir que cette déclaration ne devient effective que si les 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 sont signées. Si de telles conventions ne peuvent être signées faute d'accord entre les parties, l'exploitation de l'aéroport demeure de compétence municipale, sans subventionnement du canton.

L'alinéa 2 précise que le Conseil d'Etat ne peut conclure lesdites conventions que dans ses limites de compétences financières, définies dans la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton.

Chapitre 4 Mobilité douce quotidienne :

Art. 26 Définition

L'alinéa 1 définit la mobilité douce quotidienne, entendue comme l'ensemble des modes de transport destinés à la mobilité dite quotidienne, notamment le trafic deux-roues et le trafic piétons.

L'alinéa 2 rappelle que la mobilité douce dite de loisirs fait l'objet d'une législation spéciale, à savoir la loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML).

Art. 27 Réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne

Cette disposition donne la tâche au Service de développer et d'entretenir un réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne.

L'alinéa 2 précise que les dispositions de la LR en la matière s'appliquent par analogie, notamment s'agissant de l'approbation, de la signalisation et de l'appel à contribution pour la route cantonale Saint-Gingolph – Oberwald, route appelée T9.

Art. 28 Subventions d'investissement

L'alinéa 1 donne la possibilité à l'Etat d'octroyer des subventions aux communes réalisant des infrastructures au sol et des ouvrages destinés à la mobilité douce quotidienne.

L'alinéa 2 donne le cadre du montant de la subvention, pouvant s'élever jusqu'à cinquante pourcents du montant des coûts à la charge de la commune.

L'alinéa 3 définit les critères d'octroi de la subvention, à savoir de l'intérêt cantonal, de l'importance de l'itinéraire et du montant de l'investissement.

Art. 29 Actions de promotion

L'alinéa 1 et 2 stipulent que l'Etat peut, dans les limites budgétaires, mener ou coordonner des actions de promotion de la mobilité douce quotidienne.

L'alinéa 3 définit la notion d'action de promotion de la mobilité douce quotidienne, à savoir tout encouragement à l'utilisation de la mobilité douce quotidienne, notamment les campagnes incitatives, comme par exemple le projet Bike-Check ou encore la campagne Pedibus.

L'alinéa 4 précise que 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.

Chapitre 5 Mobilité d'intérêt particulier :

Art. 30 Définition de la mobilité d'intérêt particulier

La disposition définit la notion de mobilité d'intérêt particulier, à savoir le transport de voyageurs, de biens et/ou de marchandises répondant aux objectifs du développement durable, conformément à la LOCRP, au travers de l'outil d'évaluation Boussole 21. L'intérêt particulier est reconnu comme tel par décision du Conseil d'Etat. A titre d'exemple, on peut évoquer :

- pour ce qui concerne le transport de personnes, les liaisons par câble entre plaine et montagne répondant de manière prépondérante aux besoins du trafic régional ou urbain, le trafic saisonnier par rail, par route ou lacustre, les interfaces modales, le trafic intercantonal ou international non exploité toute l'année, , les mode de transports innovants ;
- pour ce qui concerne le transport de marchandises, les interfaces modales permettant une optimisation de chaînes logistiques de transport à l'échelon national ou international, la promotion de modes innovants de transport de marchandises.

Art. 31 Subventions d'investissement et d'exploitation

L'alinéa 1 stipule que 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.

L'alinéa 2 stipule que 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.

L'alinéa 3 stipule que cette subvention peut s'élever jusqu'à cinquante pourcents du montant des coûts à la charge du requérant.

Art. 32 Actions de promotion

L'alinéa 1 donne la possibilité à l'Etat, dans les limites budgétaires, de mener ou de coordonner des actions de promotion de la mobilité d'intérêt particulier.

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

L'alinéa 3 précise la notion d'action de promotion de la mobilité d'intérêt particulier, soit tout encouragement à l'utilisation de la mobilité considérée d'intérêt particulier, notamment les campagnes incitatives, comme par exemple le projet bol d'air, les jeunes à ski, porté par le Département en charge de la formation et du sport.

L'alinéa 4 précise que ces actions sont évaluées selon les critères du développement durable, conformément à la LOCRP, au travers de l'outil d'évaluation Boussole 21.

Art. 33 Appel à contribution des communes

L'alinéa 1 fixe la participation des communes sièges, au sens de la loi fixant la localisation des écoles cantonales du degré tertiaire et la contribution des communes sièges du 11 novembre 1999, à raison de trente pourcents à la subvention cantonale d'exploitation et/ou d'investissement du trafic d'intérêt particulier prévue à l'article 31.

L'alinéa 2 détermine l'autorité compétente pour fixer, 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.

Chapitre 6 Compétences et procédure :
Section 1 Compétences :

Art. 34 Conseil d'Etat

L'alinéa 1 confie au Conseil d'Etat la tâche d'exercer la haute surveillance en matière des transports publics relevant de la présente loi.

L'alinéa 2 précise et liste de façon non exhaustive les compétences du Conseil d'Etat.

Art. 35 Département

Cette disposition précise et liste de façon non exhaustive les compétences du Département en charge de la mobilité.

Art. 36 Service

Cette disposition précise et liste de façon non exhaustive les compétences du Service en charge de la mobilité.

Art. 37 Régions de planification

Cette disposition stipule que les régions de planification sont définies par le Conseil d'Etat et détermine les modalités de participation, d'organisation et de fonctionnement.

L'on entend par région de planification un ensemble territorial cohérent dans lequel on définit une offre de transport public.

Par l'alinéa 4 du présent article, le secrétariat de ces régions peut être délégué sur mandat aux entités régionales, telles que RWO Regions und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG, Antenne Région Valais romand (ARVr) et Chablais Région.

Art. 38 Commission des transports

Cette disposition détermine le rôle, les tâches, l'organisation, la composition et le fonctionnement de la Commission des transports.

Art. 39 Voies de droit

Cette disposition précise que 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.

Art. 40 Dispositions d'exécution

Cette disposition donne compétence au Conseil d'Etat pour édicter les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 41 Disposition transitoire

Cet article précise que les dispositions de la présente loi sont applicables aux procédures pendantes lors de son entrée en vigueur. Cela permet de régler les questions relatives aux objets en cours et évite une zone grise entre les deux lois.

Art. 42 Abrogation et modifications de lois

Cette disposition abroge la loi sur les transports publics du 28 septembre 1998 et modifie la LIML et la LR dans la mesure rendue nécessaire par le présent avant-projet de loi.

Art. 43 Entrée en vigueur

Cette disposition rappelle que le présent avant-projet de loi est soumis au référendum facultatif et que le Conseil d'Etat en définit l'entrée en vigueur.

6. Abrogation et modifications d'actes législatifs**6.1. Abrogation**

La loi sur les transports publics du 28 septembre 1998 est abrogée.

6.2. Modifications de lois

En raison de l'avant-projet de loi sur les transports publics, des adaptations de la loi cantonale sur les itinéraires de mobilité de loisirs du 14 septembre 2011 (LIML) s'avèrent nécessaires. Certaines de ces modifications appellent à commentaire.

L'art. 2 al. 1 LIML a été modifié pour se référer expressément à la nouvelle LTP qui traite de la mobilité douce quotidienne. Il est également précisé que l'on entend par itinéraire de mobilité de loisirs tout itinéraire permettant un déplacement, en principe, non motorisé. Cette précision est nécessaire car certains types de mobilité motorisée peuvent entrer dans le champ d'application de la LIML. Tel est, par exemple, le cas des vélos à assistance électrique (VAE) lents.

L'art. 2 al. 3 let. b LIML a été modifié pour éviter la confusion terminologique entre les voies cyclables des itinéraires de la mobilité de loisirs et les bandes et pistes cyclables se référant plutôt à la mobilité dite quotidienne. De même, il s'avère utile de préciser que les itinéraires de voies cyclables de type « cyclo-sportifs » font également partie du champ d'application de la LIML.

L'art. 13 al. 1 LIML a été modifié car la phrase « de manière provisoire ou définitive » porte à confusion, surtout par rapport à l'art. 10 LIML. Le remplacement provisoire d'un tronçon, par exemple, s'il doit être fermé temporairement pour cause de travaux ou de l'exploitation agricole, est réglé par l'art. 10 LIML. En ce sens, la commune assure le libre passage et la sécurité. Cela sous-entend que la commune doit proposer une déviation temporaire dans les cas de « remplacement provisoire ».

Dans le même article, le rajout de l'adjectif « et équivalent » est effectué afin de préciser le type de remplacement (également en lien avec le nouveau al. 1bis). Le remplacement doit être équivalent à l'infrastructure supprimée. Si la nouvelle infrastructure « excède » de façon notable l'infrastructure supprimée, l'auteur de la suppression ne prendra en charge que la partie des travaux qui équivaldrait à la reconstruction de l'infrastructure supprimée.

L'art. 13 al. 2bis LIML a été rajouté afin de préciser la procédure qui doit être suivie en cas de remplacement. En vertu de l'art. 3 LIML les communes sont compétentes pour requérir l'approbation de modifications de leurs plans d'itinéraires de mobilité de loisirs, à l'exception de l'axe cyclable cantonal Oberwald – St-Gingolph qui relève de la compétence du canton par le biais du service en charge de la mobilité. S'il arrive que l'auteur de la suppression n'est pas une des deux autorités compétentes en vertu de l'art. 3 LIML (donc ni la commune de situation ni le service en charge de la mobilité), l'auteur de la suppression doit consulter l'autorité compétente. Lors de cette consultation, l'autorité compétente peut approuver ou refuser la proposition de remplacement. En cas d'approbation, l'autorité compétente en vertu de l'art. 3 LIML doit entamer la procédure d'approbation de modifications du plan d'itinéraires de mobilité de loisirs.

L'art. 14 modifié étend les possibilités de subventionner la mobilité de loisirs.

Le nouvel art. 16a LIML suit la systématique des lois cantonales et se conforme à l'art. 144 al. 1 de la loi sur les communes du 5 février 2004 (LCo) qui stipule que « *les collectivités de droit public sont placées sous la surveillance du Conseil d'Etat qui veille à ce qu'elles se régissent et s'administrent conformément à la Constitution et aux lois* ».

7. Effets sur le budget et le personnel

a. Conséquences sur le budget

Cette réforme de loi a de multiples incidences, qui sont passées en revue ci-après.

Trafic régional de voyageurs (TRV)

Il est proposé une répartition des coûts non couverts pour ce qui concerne le fonctionnement à hauteur de 70% pour le canton (actuellement 86%) et de 30% pour les communes (actuellement 14%).

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	86.0	70.0	-3.30
Communes	14.0	30.0	+3.30

Pour ce qui concerne la contribution cantonale au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), il est proposé que le canton la prenne entièrement à sa charge, y compris la partie relative au fonctionnement de l'infrastructure, aujourd'hui pris en charge à hauteur de 14% de la part cantonale par les communes.

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	86.0	100.0	+1.50
Communes	14.0	0.0	-1.50

Trafic d'agglomération (TA) et trafic urbain (TU)

Il est ici proposé une répartition des coûts non couverts pour le trafic d'agglomération à hauteur de 30% (actuellement 15%) pour le canton et de 70% (actuellement 85%) pour les communes.

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	15.0	30.0	+1.40
Communes	85.0	70.0	-1.40

Il est proposé une répartition des coûts non couverts pour le trafic urbain à hauteur de 30% (actuellement 0%) pour le canton et de 70% (actuellement 100%) pour les communes.

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	0.0	30.0	+1.50
Communes	100.0	70.0	-1.50

Stratégie aéronautique cantonale

Il est proposé d'introduire une tâche cantonale pour ce qui concerne la stratégie aéronautique cantonale, qui donne la possibilité d'envisager la reprise de l'aéroport de Sion. La proposition de prise en charge des coûts est, par analogie à la route cantonale T9, de 70% pour le canton et 30% pour les communes valaisannes (selon les critères définis dans la loi sur les routes en cours de révision, à savoir, le nombre d'habitants, le nombre de km de routes sur les territoires communaux, le nombre de nuitées).

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	50.0	70.0	+2.1 à 3.5
Ville de Sion	50.0	Intégrée dans les communes valaisannes	-
Communes	0.0	30.0	+0.9 à 1.5

Mobilité douce quotidienne

Il est proposé d'introduire le cadre légal permettant de développer un réseau cantonal de mobilité douce quotidienne adapté et de soutenir les communes par des subventions. Il s'agit ici de préciser une tâche à charge du canton. Les ressources humaines et financières sont déjà intégrées à la planification intégrée pluriannuelle.

Financement de la mobilité présentant un intérêt particulier pour le canton

Il est proposé de définir le cadre dans lequel le canton peut soutenir des projets d'infrastructures ou des offres de mobilité représentant un intérêt particulier pour le canton, jusqu'à hauteur de 50%. Il s'agit ici de préciser une tâche à charge du canton. Les ressources humaines et financières sont déjà intégrées à la planification intégrée pluriannuelle.

Synthèse des incidences financières annuelles

	Montant [millions de francs]
Transports publics	1.1
Stratégie aéronautique cantonale (estimation)	2.1 à 3.5
Mobilité douce quotidienne	0.0
Mobilité d'intérêt particulier	0.0
Total	3.2 à 4.6

b. Conséquences sur le personnel

Afin d'assumer les tâches de planification et l'augmentation de l'offre de transports publics, il est prévu une réaffectation des ressources humaines progressives des services compétents. De même, pour le développement des nouvelles tâches liées à la mobilité douce quotidienne, il sera procédé à une adaptation des ressources existantes.

Pour ce qui concerne la mise en place d'une stratégie aéronautique cantonale, la cantonalisation de l'aéroport de Sion représente un nombre de postes supplémentaires estimé à environ une quarantaine de collaborateurs/trices (actuellement, 29.5 EPT sont directement affectés à l'aéroport au sein de la municipalité. Des lacunes organisationnelles mises en lumière dans le cadre de la due diligence en cours (sécurité, développement de l'offre, redondance de certaines opérations...) nécessitent des ressources humaines supplémentaires estimées à 4.5 EPT. En sus, il faut ajouter les prestations rendues par les autres services de la Ville de Sion (pompiers, prestations informatiques, ressources humaines, administration et finance, communication...) pour un nombre estimé à 5 EPT. Il est à noter que les détails des conditions de reprise de l'activité aéroportuaire doivent faire l'objet de conventions entre les parties. Ces éléments donneront lieu à un message ad hoc présenté au Grand Conseil si les incidences dépassent les compétences financières du Conseil d'Etat. Cette question dépasse donc le cadre strict de cette loi et demeure dans les compétences fixées par la LGCAF.

Synthèse des incidences sur les ressources humaines

	Collaborateurs/trices [EPT]
Transports publics	0.0
Stratégie aéronautique cantonale (estimation)	40.0
Mobilité douce quotidienne	0.00
Mobilité d'intérêt particulier	0.00
Total	40.0

Sion, le xxx avril 2021

Annexe : Avant-projet de loi sur les transports publics