



Table des matières

1. Déroulement des travaux.....	2
2. Introduction	4
3. Audition Vélovs	4
4. Audition Groupement des populations de montagne de Valais romand	7
5. Audition Fédération des Communes Valaisannes.....	10
6. Audition Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis.....	11
7. Audition Union des transports publics du Valais	14
8. Audition incidences financières	15
9. Entrée en matière & Lecture de détails	19
Art. 1 al. 1bis LTPMD	19
Art. 1 al. 2 LTPMD	21
Art. 2 al. 5bis LTPMD	22
Art. 2 al. 6 LTPMD	22
Art. 2 al. 7b LTPMD	23
Art. 2 al. 7d LTPMD	23
Art. 2 al. 7dbis LTPMD	23
Art. 2 al. 7bis LTPMD	23
Art. 2 al. 7ter LTPMD	24
Art. 7 al. 2 LTPMD	24
Art. 8 al. 5 LTPMD	25
Art. 11 al. 2 LTPMD	25
Art. 11 al. 2b LTPMD	25
Art. 13 al. 1 LTPMD	26
Art. 14 al. 2 LTPMD	28
Art. 14 al. 3 LTPMD	29
Art. 16 al. 1 LTPMD	29
Art. 20 al. 1 LTPMD	30
Art. 21 al. 1 LTPMD	30
Art. 21 al. 2 LTPMD	30
Art. 21 al. 2a & 2b LTPMD	30
Art. 21 al. 3 LTPMD	32
Art. 22 al. 1 LTPMD	32
Art. 22 al. 2 LTPMD	34
Art. 22 al. 2 LTPMD	34



Art. 23 al. 4bis LTPMDQuot	34
Art. 23 al. 4ter LTPMDQuot.....	34
Art. 23 al. 4quater LTPMDQuot.....	35
Art. 23bis LTPMDQuot	35
Art. 23ter LTPMDQuot	36
Art. 24 al. 1 LTPMDQuot.....	37
Art. 24 al. 2 LTPMDQuot.....	37
Art. 24bis al. 1 LTPMDQuot	38
Art. 24bis al. 1bis LTPMDQuot.....	38
Art. 25 al. 3 LTPMDQuot.....	38
Art. 26 al. 1 LTPMDQuot.....	38
Art. 27 al. 3 LTPMDQuot.....	38
Art. 27bis LTPMDQuot	40
Art. 30 al. 1a LTPMDQuot.....	40
Art. 30 al. 1b LTPMDQuot.....	40
Art. 31 al. 1c LTPMDQuot.....	40
Art. 32 al. 1c LTPMDQuot	40
Art. 32 al. 1fbis LTPMDQuot	41
Art. 33 al. 5 LTPMDQuot.....	41
Art. 34 al. 1a LTPMDQuot.....	41
Art. 34 al. 1b LTPMDQuot.....	42
Art. 34 al. 1d LTPMDQuot.....	42
Art. 34 al. 1e LTPMDQuot.....	42
Art. 34 al. 1f LTPMDQuot.....	42
Art. 34 al. 1g LTPMDQuot.....	43
Art. 34 al. 3 LTPMDQuot.....	43
Art. 3 al. 3 LIML	43
Art. 7 al. 2 LIML	44
Art. 17 al. 2 LIML	44
10. Lecture et vote final	44
Art. 21 al. 4 LTPMDQuot.....	44
Art. 20 al. 2c LTPMDQuot.....	44
Incidence financière du projet de 2 ^e lecture	45



Projet de loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne – 2^{ème} lecture

1. Déroulement des travaux

La Commission de deuxième lecture pour la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne s'est réunie :

- Le mardi 14 juin 2022, 08 : 30 – 17 : 00 dans la salle 4 du bâtiment Grand Conseil, Grand-Pont 4, à Sion ;
- Le vendredi 1^{er} juillet 2022, 08 : 30 – 16 : 00 dans la salle du Grand Conseil, Grand-Pont 4, à Sion ;

Commission de deuxième lecture LTPMDQuot

Membres	Remplacé par	14.06.2022	01.07.2022
SECCO Anne-Laure, SP/GC Présidente		X	X
ALBRECHT Natacha, PLR/FDP Vice-présidente		X	X
LUTYET Sven, PLR/FDP		X	X
MONOD Julien, PLR/FDP		X	X
SCHWERY-TSCHOPP Anne-Laure, le Centre, Rapporteure		X	X
MOULIN Bruno, le Centre		X	X
TORNAY Nathan, SP/GC		X	X
FAUCHÈRE Cyrille, UDC	Valentin REYNARD (01.07.2022)	X	X
QUENNOZ François, UDC		X	X
CARRUZZO Sébastien, Les Vert.e.s		X	X
BUMANN Konstantin	Melanie BURGNER (14.06.2022 & 01.07.2022)	X	X
ZURBRIGGEN Fabian, SVPO		X	X
RIEDER Christian, CVPO		X	X



Service parlementaire

Monsieur PERRUCHOU Vaïc, collaborateur scientifique

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

Monsieur le Conseiller d'État RUPPEN Franz, chef du DMTE

Monsieur PELLISSIER Vincent, Chef du Service de la mobilité, DMTE

Madame DUROUX Rachel, Adjointe du chef du Service administratif et juridique du DMTE en charge des affaires juridiques, DMTE

Monsieur KARLEN Anton, Adjoint du Service de la mobilité, DMTE

Madame BARRAS Oleyssa, Cheffe de la section juridique Mobilité et dangers naturels, DMTE

Monsieur BURGNER Stefan, Chef de la section transports publics du Service de la mobilité, DMTE

Vélovs ([Vélovs](#))

Monsieur JANSEN Philippe, membre du comité Vélovs

Groupement des populations de montagne du Valais romand ([GPMVR](#))

Monsieur CLIVAZ Patrice, Président du GPMVR

Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis ([RWO](#))

Madame HOSENNEN Tamar, Directrice du centre Région et économie Haut Valais

Union des transports publics du Valais ([UTPvs](#))

Monsieur VON KAENEL Martin, Directeur général de l'Union des transports publics du Valais

Fédération des Communes valaisannes ([FCV](#))

Monsieur COPPEY Stéphane, Président de la Fédération des Communes Valaisannes

Tous les liens contenus dans ce document ont été consultés entre le 01.07.2022 et le 04.08.2022. Le Service parlementaire n'a pas d'influence sur les liens externes dont la validité peut évoluer au fil du temps.



2. Introduction

Dans le cadre de sa première séance, la Commission nomme à l'unanimité Madame Anne-Laure [SCHWERY-TSCHOPP](#) à la fonction de rapporteure.

La commission a procédé à cinq auditions distinctes dans le cadre de ses travaux. Les entités suivantes ont eu l'occasion de s'exprimer le 14 juin 2022, avant que la commission n'entame l'entrée en matière :

- Vélovs ([Vélovs](#))
- Groupement des populations de montagne du Valais romand ([GPMVR](#))
- Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis ([RWO](#))
- Union des transports publics du Valais ([UTPvs](#))
- Fédération des Communes valaisannes ([FCV](#))

À cette occasion, le Service de la mobilité a également effectué une présentation des enjeux liés au taux de financement. Un outil a été mis à disposition des parlementaires afin de jauger l'impact financier de leurs propositions. Ce document est disponible en annexe ([LTPMDQUOT_Simulations_Final](#)).

Le vendredi 1^{er} juillet 2022, la commission a procédé à l'ensemble de son travail législatif. À cette occasion, certaines propositions issues des entités auditionnées ont été reprises par des parlementaires.

3. Audition Vélovs

Légende : **Accepté** **Refusé** retiré/discussion sans amendement

Vélovs promeut l'augmentation de la part modale du vélo ainsi qu'une stratégie à l'échelle du canton pour la mise en place d'un réseau continu de pistes cyclables. Ils constatent avec satisfaction que plusieurs de ces points sont inclus dans le présent projet.

Actuellement en cours de récolte de signature, Vélovs pourrait envisager de retirer son initiative selon les points repris par le Grand Conseil. Quelle que soit la situation, la récolte de signature ira jusqu'à son terme.

Dans l'état actuel des choses, le Canton fait-il assez pour éviter que les cyclistes ne doivent emprunter des routes avec beaucoup de trafic ?

Non. Cependant, Vélovs est confiant. La situation s'améliorera au travers de la révision de cette loi.

À titre d'exemple, Vélovs propose aux parlementaires de s'imaginer s'ils oseraient emprunter la route en question à vélo avec leur famille pour déterminer si le sentiment de sécurité est suffisant ou non.



Le Service énonce qu'il est nécessaire de distinguer les objectifs fixés par ce projet de loi, qui vise à mettre en place un réseau continu et sécurisé, et sa mise en œuvre, qui est liée aux moyens attribués au travers du budget de l'État.

La loi sur les routes énonce qu'il est nécessaire de tenir compte des principes de sécurité pour la protection des piétons et cyclistes (art. 26 [LR](#)). Une référence aux bases juridiques est effectuée dans le préambule du projet présenté.

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (art.9 [LAT](#)) implique que les plans directeurs soient réexaminés et au besoin remaniés tous les dix ans.

Les renvois aux bases légales fédérales ne sont en général pas cités dans les articles. Ceci permet d'éviter qu'une révision soit systématiquement nécessaire en cas de changement de la loi fédérale.

Art. 2 al. 7dbis LTPMDQuot

Vélovs propose de préciser que le but est d'augmenter la part modale du vélo, ce qui ne figure actuellement pas dans le projet :

⁷ ***dbis**) les mesures pour augmenter la part modale de la mobilité douce quotidienne, dont les mesures de promotion de la mobilité douce quotidienne.*

Art. 2 al. 7bis LTPMDQuot

Vélovs suggère que le plan directeur cantonal soit contraignant et revu périodiquement, ce qui n'est contenu dans le présent projet. Il s'appuie sur les exigences de l'article 5 de la [loi fédérale sur les voies cyclables](#) qui charge les cantons de veiller à la révision périodique des plans et au besoin à leur remaniement :

^{7bis} *Le plan directeur est contraignant pour les autorités communales et cantonales. Il est révisé au plus tous les dix ans et peut être modifié et adapté au besoin.*

Art. 22 al.1 LTPMDQuot

Vélovs fait remarquer que cet alinéa, dans sa version actuelle, inclut les voitures électriques. Il est suggéré d'exclure les voitures électriques de la définition, ces dernières n'étant pas considérées comme relevant de la mobilité douce quotidienne :

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



Art. 22 al.2 LTPMDQuot

La définition du projet actuel définit la mobilité douce et non la mobilité douce quotidienne. Une reformulation permettant de distinguer la mobilité douce de loisirs de la mobilité douce quotidienne, comme cela est fait dans la Loi sur les itinéraires de mobilité de loisirs (LIML), est suggérée :

² *La mobilité douce quotidienne, liée aux activités professionnelles et scolaires et au pendularisme, se distingue de la mobilité douce dite de loisirs qui fait l'objet d'une législation spéciale.*

Art. 23 al.1 LTPMDQuot

Vélovs constate un manque de cohérence, de continuité des infrastructures et de sécurité pour les pistes cyclables. Ils s'appuient sur l'article 6 de la [loi fédérale sur les voies cyclables](#) qui charge les cantons de veiller à l'interconnexion et à la continuité des voies cyclables :

¹ *Le service compétent développe et entretient le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne. Il veille à ce que les dispositions de la loi fédérale sur les voies cyclables en matière de planification soient respectées.*

Art. 24 al.1 LTPMDQuot

Vélovs propose d'intégrer des subventions d'investissement pour l'entretien des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne.

¹ *L'État peut octroyer des subventions aux communes pour l'élaboration de plan de mobilité et la réalisation et l'entretien des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne et au stationnement.*

Art. 24 al.2 LTPMDQuot

Vélovs constate avec satisfaction que beaucoup de pouvoir est donné au canton en matière de subvention d'investissement. Il estime cependant que le maintien d'un taux de subventionnement par les communes à 50% manque de cohérence aux vues des responsabilités octroyées à l'État.

Vélovs fait référence à la nouvelle loi sur les dangers naturels et l'aménagement des cours d'eau, acceptée par le Parlement en [session](#) de juin 2022. Cette dernière permet au canton d'attribuer des subventions pouvant aller jusqu'à 90% pour les mesures de protection contre les dangers naturels (art. 49 [LDNACE](#), entrée en vigueur prévue au 1^{er} janvier 2023).

² *Le montant de la subvention peut s'élever jusqu'à ~~90~~ 50 pour cent du montant des coûts à la charge de la commune.*



Le Service de la mobilité fait remarquer que le réseau cantonal de voies cyclables est fixé par le canton. Si une commune choisit d'aller au-delà de l'obligation fixée par le canton, l'État pourrait alors participer au financement au travers de l'article 24 du présent projet.

Art. 24bis al.1bis LTPMDQuot

Vélovs propose de mieux détailler le concept d'organisation privée spécialisée mentionné dans l'article 24 bis alinéa 1.

^{1bis} Par organisations privées spécialisées sont considérées les organisations actives au niveau cantonal dans le domaine du trafic cycliste et qui poursuivent un but non lucratif depuis au moins 3 ans.

Art. 24 al.1quater LTPMDQuot

Vélovs propose de mieux intégrer des collaborations avec des tiers et d'incorporer ces dernières en les consultant en amont dans projets, ce qui permettrait de collaborer dès le début.

^{1quater} Les organisations privées spécialisées peuvent conseiller le canton et les communes, fournir des bases décisionnelles au canton et informer le public.

Art. 24 al.1cinq LTPMDQuot

Vélovs propose d'intégrer des consultations avec des tiers pour tous les projets d'infrastructures dédiées à la mobilité douce quotidienne.

^{1cinq} L'État consulte les organisations privées spécialisées lors de projets d'infrastructure dédiés à la mobilité douce quotidienne.

4. Audition Groupement des populations de montagne de Valais romand

Le GPMVR estime que la frontière entre la mobilité de loisir et la mobilité douce quotidienne est floue. Une clarification des définitions régissant ces concepts distincts serait idéale.

La coordination des différents modes de transport est essentielle. Le GPMVR constate une asymétrie selon les régions. Les réseaux sont actuellement développés de manière verticale, c'est-à-dire de la montagne à la plaine. La mise en place de desserte horizontale, c'est-à-dire de relier les localités de montagne directement entre elles faciliterait la vie des habitants vivant en altitude.

Le Service indique qu'une distinction est effectuée entre les zones urbaines et périurbaines. Ces aspects propres au Valais le distinguent de cantons urbains tels Zürich ou Genève. La mobilité d'intérêt particulier fait notamment l'objet d'un chapitre dans le projet (chapitre 4, art. 26 à 28 LTPMDQuot).



Les transports publics sont actuellement développés en arête de poisson, avec comme axe central la plaine du Rhône. On observe trois couches distinctes, la plaine, les coteaux et les stations d'altitude. Les connexions entre les coteaux sont compliquées et ne sont actuellement traitées dans aucune base juridique.

D'un point de vue de l'aménagement du territoire, certaines compétences relèvent de compétence communale. En chargeant le canton de mettre en place un plan directeur, l'autonomie des communes peut s'en retrouver diminuée.

L'article 5 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (art.5 al. 2 [OTV](#)) implique que la Confédération n'indemnise que les lignes desservant des localités comprenant au moins 100 habitants.

À ce jour, le service ne dispose pas de base juridique pour financer la mobilité d'intérêt particulier, qui fait l'objet d'un chapitre dédié dans le présent projet. Il prend actuellement en charge certaines lignes à ses frais, sans soutien de la Confédération. La ligne de télécabine [envisagée](#) par la Ville de Sion qui la relirait à la piste de l'ours ne remplit par exemple pas les critères fédéraux.

La régionalisation des sociétés de transports permettrait-elle un meilleur fonctionnement pour les populations de montagne ?

Le GPMVR estime que peu de communes sont concernées. Des arrangements entre les différentes communes permettent de développer des réseaux praticables.

Le Service précise que lors du développement d'une ligne de bus, le nombre d'habitants desservis est pris en compte. Les lignes desservant moins de 100 habitants ne sont pas prises en charge par la Confédération.

Le commanditaire de l'offre, c'est-à-dire le canton, coordonne l'action des différentes entreprises de transport. Dans la région de Martigny, les transports de Martigny et régions ([TMR](#)) sont organisés de manière cohérente. Dans le Chablais, les transports publics du Chablais ([tpc](#)) sont compétents. Dans le Haut-Valais, les cars postaux ont une grande part de marché. Pour certaines mises au concours, il arrive qu'un unique prestataire réponde à l'appel d'offres. Le Valais central est lui beaucoup plus morcelé avec de nombreux acteurs impliqués.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, les CFF et Matterhorn Gotthard Bahn ([MG Bahn](#)) sont les entreprises les plus présentes sur le territoire.



Art. 1 al. 2 LTMPDQuot

Le GPMVR soutient le développement de la mobilité douce. Il constate avec plaisir que les technologies actuelles permettent le développement de produits innovants. Conscient du caractère particulier de l'identité alpine, il propose d'intégrer cet élément dans le projet de loi :

² *La présente loi a pour but de garantir l'offre de prestations de transports publics performantes la promotion et le développement de la mobilité douce quotidienne. Il est notamment tenu compte des principes de l'économie, de la politique sociale et du développement durable, de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, des exigences de la protection de l'environnement, de l'utilisation rationnelle et mesurée du sol et de l'énergie, de l'organisation judicieuse du territoire, de la volonté de trouver des solutions originales et novatrices pour la mobilité douce en région de montagne ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels.*

Art. al. 11 LTPMDQuot

Conscient du caractère particulier de l'identité alpine, le GPMVR propose d'intégrer cet élément dans le projet de loi :

^{2bis} *L'État peut allouer des subventions à des entreprises de transport en fonction du maintien et du développement des populations périurbaines, périphériques et de montagne.*

Art. 14 al 4bis LTPMDQuot

Le GPMVR propose de rajouter un alinéa :

^{4bis} *étudier la possibilité complémentaire de transport sur appel (bus).*

Art. 23 al. 4bis LTPMDQuot

Le terme de piste cyclable est compliqué à intégrer pour les populations de montagne. Le GPMVR prône une approche prenant en compte les cyclistes, mais également d'autres types de transports, tels des trottinettes électriques. Une certaine souplesse des termes employés dans ce projet de loi permettant l'intégration de développements futurs serait bénéfique.

Le groupement prône l'amélioration des itinéraires déjà en place. Ceci permettrait aux populations de montagne de se rendre au travail plus facilement au travers de la mobilité douce. Une meilleure interconnexion des tracés déjà existants renforcerait l'attrait de ces types de transports.

^{4bis} *En zone de montagne, le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidien peut être interprété de manière beaucoup plus souple et pragmatique. Il peut s'éloigner du modèle standard valable en plaine et intégrer des chemins forestiers ou des sentiers existants. Les zones d'étranglement ou de danger peuvent bénéficier de parcours de déviation nouveaux. Ces élargissements et aménagements sont conçus de manière à permettre la cohabitation entre tous les types d'utilisateurs doux.*



5. Audition Fédération des Communes Valaisannes

La société évolue. Les centres de communes bougent également, rendant la révision de cette loi opportune. La FCV regrette néanmoins que le Canton ne se soit pas montré plus ambitieux.

Que ce soit dans l'implication financière ou dans les engagements, la FCV a l'impression que le Canton s'octroie beaucoup de cartes, sans néanmoins se fixer beaucoup d'obligations.

La FCV soutient-elle l'octroi de davantage de pouvoir au canton pour l'aménagement des itinéraires cyclables ?

Le plan directeur va dans le bon sens. La FCV estime que le rôle du canton dans ce domaine doit être celui de chef d'orchestre. Il n'est néanmoins pas nécessaire de revoir l'autonomie communale à ces fins. L'octroi de moyens supplémentaires au canton décuplerait ses capacités à faire avancer ces projets.

Articles en lien avec l'octroi de subventions

Les articles concernant le financement sont systématiquement formulés sans impératif (le canton *peut* financer...), ce que la FCV déplore.

Ces formulations sont liées à la loi sur les subventions (LSubv), à laquelle le service est astreint. Il n'existe pas de droit à l'obtention d'aides financières (art. 6 al. 2 [LSubv](#)). Pour cette raison aucun droit à une telle aide n'est en principe inscrit dans les actes législatifs (art. 11 al. 1d [LSubv](#)).

Ce principe est notamment suivi afin de garantir qu'en cas, par exemple, de coupure budgétaire, le canton ne soit pas tenu à verser de l'argent dont il ne serait pas en possession. Pour cette raison, des formulations sans impératif sont utilisées pour ce projet de loi (... *peut* financer et non ...*finance*).

Art. 13 al. 1 LTPMDQuot

La FCV salue le travail du service, qui est à jour avec les réflexions en cours en matière d'agglomération et de groupes de communes. Elle déplore cependant la réduction de la participation du canton en matière de financement du transport régional.

Elle rappelle la particularité du canton, très étendu avec de grandes zones montagneuses. Un taux de répartition de 80% à charge du canton et 20% à charge des communes reste préférable selon la FCV. Augmenter la charge des communes, comme souhaité par ce projet, pourrait mettre à mal les efforts consentis jusqu'à présent.



Le service rappelle que le Conseil d'État lui avait fixé comme objectif de présenter un projet équilibré en matière de financement. Si plus de moyens supplémentaires sont attribués au service de la mobilité par le Grand Conseil lors du budget, il sera bien entendu possible de faire plus. Sans fonds supplémentaires, augmenter la charge du canton en faveur des communes devrait se faire au détriment d'autres tâches.

La section transports publics du SDM, qui gère des transferts de 150 millions CHF, compte actuellement 4,5 EPT. Les cantons de fribourg ou berne on le double d'effectif pour des tâches similaires.

Art. 34 LTPMDQuot

Bien que la commission des transports n'ait qu'un rôle consultatif, la FCV estime qu'une plus grande implication des communes en son sein serait bénéfique. 3 représentants permettraient d'y envoyer des représentants de communes de plaine, de coteaux et de montagne.

Le service rappelle que cette commission n'a pas d'incidence directe sur la marche du service. Elle sert à prendre la température au préalable pour certains projets. Par expérience, beaucoup de représentants pouvant siéger dans cette commission ne viennent tout simplement pas. L'administration recommande de ne pas augmenter le nombre total de représentants.

6. Audition Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis

Le RWO est d'avis que la loi et le renforcement des transports publics au travers de ce projet vont dans la bonne direction. Un réseau de mobilité douce permettra des trajets multimodaux en raccourcissant le temps de trajet.

Le renforcement du soutien des stations de transit permet de réduire le temps d'attente entre les différents modes de transport. La mise en place de bases légales sur la mobilité d'intérêt particulier est donc un pas dans la bonne direction.

La mise en œuvre de la mobilité douce quotidienne dans les régions de montagne sera difficile. Le RWO soutient une plus grande implication des communes dans la commission des transports et déplore l'augmentation des charges envisagée pour les communes dans ce projet.

Comment les liens entre la plaine et la montagne peuvent-ils être améliorés ?

Si moins de voitures tournent dans l'agglomération grâce à de meilleurs transports en commun, il est alors plus facile pour les habitants de montagne, dont certains dépendent de leur voiture, de trouver des places de parc.

Permettre de meilleurs liens pour de se rendre dans une station et y laisser sa voiture, puis continuer son chemin en transport public, augmenterait l'attractivité de la vie en montagne.



Le trafic routier est fluide jusqu'au dépassement d'un certain flux de véhicules. Passer ce seuil, des bouchons se créent. S'il est possible de diminuer le nombre de conducteurs au travers de la mobilité douce quotidienne ou des transports publics, on diminue ainsi le risque de bouchons sur la route.

Quel impact du chapitre sur la mobilité d'intérêt particulière ?

Le canton pourra soutenir les communes pour certains projets en lien avec la mobilité.

Une meilleure coordination et un meilleur soutien des différents modes de transports pourront être effectués à travers ce projet. Ce chapitre donne une base légale qui faisait défaut auparavant.

Un projet directement concerné est la participation prévue du canton à la rénovation de la place de la gare de Brigue à hauteur de 3 millions de CHF. Faute de bases légales le permettant, cela n'est actuellement pas possible.

Quels montants ont été investis en faveur des itinéraires de loisir par le canton jusqu'à présent ?

À titre indicatif, des centaines de milliers de CHF. Il ne s'agit pas de montants importants. Au présent, le service se substitue aux communes pour ces tâches en apportant un appui technique et financier, sans base légale explicite.

Une communauté tarifaire serait-elle adéquate pour le haut valais ?

À l'heure actuelle, toutes les régions du pays font partie d'une communauté à l'exception de celles situées dans les Alpes. L'[Alliance SwissPass](#) regroupe notamment les anciennes conditions-cadres de certaines communautés tarifaires. Le Valais n'est actuellement pas membre d'une telle communauté tarifaire.

Des évaluations des communautés tarifaires ont été effectuées. Il a été conclu que ce mode de financement n'est pas idéal pour les raisons suivantes :

- Le coût de mise en œuvre est élevé ;
- Ce mode de financement est idéal en cas de forte centralité du territoire. Plus un citoyen est loin des pôles principaux, plus cela coûte à la Confédération, au Canton et aux Communes. Le Valais n'a pas une forte centralité comme, par exemple, le canton de Vaud ;
- Les évolutions technologiques rendent les communautés tarifaires moins essentielles. Des solutions permettant de suivre les trajets des utilisateurs peuvent déterminer directement le prix à payer.

Le service juge préférable d'utiliser l'argent à disposition pour diminuer le prix initial des billets pour les utilisateurs plutôt que de l'injecter au travers de prestataires qui entretiennent une communauté tarifaire. La technologie permet actuellement d'agir de la sorte. Des solutions telles [EasyRide](#) des CFF ou [Fairtiq](#) ont déjà fait leurs preuves.



Le service travaille actuellement sur un projet s'inspirant de l'abonnement général des CFF pour le Valais. Ce dernier devrait permettre la diminution des coûts pour les usagers finaux, favorisant ainsi les transports publics. Une phase pilote est prévue pour 2023.

Le plan climat du canton envisage de mettre à disposition environ 10 millions supplémentaires par année pour diminuer les coûts des transports publics. En favorisant ces derniers, plus de personnes y feront appel, ce qui permettra de mettre en place plus de lignes. Il est clair qu'une augmentation de la prise en charge par le canton des coûts non couverts augmente le budget nécessaire.

Le projet présenté donne une base légale calée sur le système de financement prévu à l'échelle fédérale. Il permet le financement de prestations aux communes ne faisant pas nécessairement partie d'agglomération.

Art. 13 al. 1 LTPMDQuot

RWO propose de limiter la participation des communes à un maximum de 30% de la subvention cantonale d'exploitation. Cette formulation donne une marge de manœuvre au canton et aux communes qui peuvent négocier le taux effectif à charge des communes au cas par cas, tant que ce dernier se trouve entre 0 et 30%.

Les taux fixés par l'article 13 de ce projet sont directement liés aux subventions d'exploitations détaillées par l'article 11.

Le service énonce que cet article fait référence au transport régional de voyageur, fixé à l'échelle fédérale. Si les conditions sont remplies (art.6 [OITRV](#)), la Confédération paie 63% et le canton 37% des coûts non couverts planifiés (annexe 2 [OITRV](#)). Des 37% à la charge de l'État du Valais, ce projet prévoit la participation des communes à hauteur de 30%. Ce calcul concerne les subventions d'exploitation mentionnées à l'article 11 alinéa 1 du présent projet.

Les subventions d'exploitations mentionnées à l'article 11 alinéa 2 et 3 du projet concernent des prestations qui ne sont pas reconnues au sens de l'art. 6 [OITRV](#) et donc pas indemnisées par la Confédération. Le canton pourra ainsi malgré tout financer ces prestations, mais à un taux fixe de 50%.

Art. 34 al. 1 LTPMDQuot

Vu la forte implication des communes en matière de transports, un minimum de 3 représentants des communes en son sein est souhaité par RWO.



LIML

Le RWO souhaite que le canton s'implique également dans l'entretien des itinéraires de loisirs.

Un député rappelle qu'un postulat urgent ([2021.11.398](#)) souhaitant coordonner la planification, l'homologation et la mise en œuvre d'itinéraire de vélo et de VTT a été accepté par le Parlement durant la session de novembre. Ce postulat souhaite également que le canton soutienne financièrement le développement de ces itinéraires.

Trois itinéraires cantonaux de VTT sont en cours de développement auprès du Département de l'économie et de la formation.

Le Service indique, qu'à ce jour, la mise en place des itinéraires de loisirs relève de la compétence des communes. Le canton s'est néanmoins substitué aux communes pour la mise en place de certains itinéraires au travers du budget du SDM, sans base légale l'y astreignant.

7. Audition Union des transports publics du Valais

L'UTP est l'un des prestataires remplissant des tâches de transports publics pour le canton, représenté par le service de la mobilité en tant que commanditaire de l'offre. L'UTP soutient le projet dans sa version actuelle. Il est relevé que le Service de la mobilité, qui est l'auteur principal du projet présenté par le Conseil d'État, est le client principal de l'UTP.

Un tour d'horizon a été effectué afin de briefier la commission sur les enjeux principaux auquel l'UTP fait face.

L'UTP indique que les transports publics font face à une augmentation de coûts conséquente en raison de l'augmentation du prix de l'électricité et du carburant. Ces deux énergies indispensables à la bonne marche des réseaux de transports s'acheminent vers des difficultés d'approvisionnement aux vues de la situation actuelle.

L'UTP travaille à la mise en place de lignes de bus électriques et est appelé par l'Office fédéral des transports à se mettre à jour en matière de cybersécurité.

Le service, en tant que commanditaire de l'offre, évalue actuellement la faisabilité de lignes électriques. Les coûts restent cependant encore élevés. Certaines lignes s'y prêtent plus que d'autres. Un centre de compétence a été mis en place par le service pour collaborer avec les entreprises de transport.

Cette manière de procéder permet de mutualiser le développement. L'objectif serait, à terme, de pouvoir dé-carboniser l'ensemble des transports par bus en les électrifiant.



Une communauté tarifaire serait-elle adéquate pour le Valais ?

L'UTP soutient le projet de pass 13 étoiles sur lequel le SDM travaille. Des tests sont en cours dans d'autres cantons avec des abonnements sur 50 jours. Les solutions les plus performantes, une fois les tests finalisés, pourront alors être rapidement mises en place. Cela implique cependant un certain coût.

Quelles mesures techniques permettent de faciliter l'accès des personnes en situation de handicap aux bus ?

Deux solutions existent :

- Rehausser la chaussée des arrêts de bus afin que ces derniers soient à la même hauteur que l'entrée des bus ;
- Équiper les bus de systèmes permettant de se pencher quelque peu en direction de la sortie, facilitant ainsi les accès. Ces solutions sont déjà disponibles auprès des fournisseurs.

8. Audition incidences financières

Le service a mis à disposition un tableau excel permettant de déterminer l'impact financier de chaque proposition de modification des taux de répartition entre canton et commune. Les montants utilisés correspondent à l'exercice 2021. Ce document est disponible en annexe (*LTPMDQUOT_Simulations_Final*).

Chapitre 2.1 Trafic régional de voyageurs

Qui commande l'offre ?

La Confédération et les Cantons.

Qui paie les coûts pour le transport régional de voyageurs ?

Les recettes des billets vendus. Pour tous les coûts non couverts par ces recettes, si les conditions sont remplies (art.6 [OITRV](#)) :

- La Confédération paie 63%
- Le canton du Valais paie 37% (annexe 2 [OITRV](#)) ;
- Les communes participent au financement de la part cantonale, selon le taux qui sera choisi par le Grand Conseil.

Pourquoi effectuer une distinction par régions socio-économiques ?

Les régions de planification proposées sont le fruit d'une répartition du territoire axée sur les besoins et les réalités spécifiques aux transports publics. Elles sont définies dans la loi sur la politique régionale (art. 7 [LPG](#)) et détaillées dans le [concept cantonal de la mobilité 2040](#) en page 22 et 23.



À quoi sert le fond d'infrastructure ferroviaire ?

Le fonds d'infrastructure ferroviaire ([FIF](#)) finance l'exploitation, le maintien de la qualité et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Il est piloté par la Confédération.

Art. 14 al. 3 & art. 16 LTPMDQuot

Comment expliquer que certaines communes se retrouveront à payer plus pour des prestations similaires à aujourd'hui ?

La plupart des lignes de transports publics ne possèdent pas de demande suffisamment élevée pour atteindre un seuil de rentabilité. Les coûts non couverts sont à charge des entités publiques.

Les communes haut-valaisannes sont principalement concernées. Les causes principales sont :

- L'offre des transports publics, qui est massivement supérieure à celle dans le bas-valais ;
- La population, qui est moins dense que dans le bas-Valais.

La répartition des subventions s'effectue en multipliant le nombre d'habitants avec un coefficient de desserte. Les régions avec le plus d'habitants mais le moins de connexions s'en retrouvent favorisées. Ces dernières se trouvent actuellement majoritairement dans le bas-Valais.

L'offre déjà existante est-elle garantie dans le futur ?

La prise en charge des transports s'effectue selon les critères fixés par l'ordonnance correspondante (art.6 [OITRV](#)).

Les critères de rentabilité minimale sont fixés par l'office fédéral des transports ([Directive](#) sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs).

art.7 al. 1 LTPMDQuot

Les lignes ferroviaires profitant à tout le canton sont financées de manière solidaire par l'ensemble des communes en fonction de leur population et d'un coefficient de desserte. Ce coefficient est de 1 si la commune possède une gare ou plus sur son territoire et de 0.5 si cela n'est pas le cas.

Les lignes non ferroviaires, comme les téléphériques et les bus, sont financées par régions socio-économiques. La population des communes est ensuite multipliée par un coefficient de ligne non ferroviaire. Ce coefficient dépend du nombre de lignes disponibles sur le territoire communal concerné.



art. 19 LTPMDQuot

Les conditions à remplir et les autorisations d'exploiter sont fixées par le canton.

Les communes sont commanditaires de l'offre.

art. 20 al. 1 LTPMDQuot

Les conditions à remplir et les autorisations d'exploiter sont fixées par le canton.

Les communes sont commanditaires de l'offre.

art. 22 al. 1 & 24 al. 2 LTPMDQuot

Les communes restent compétentes, le canton peut néanmoins participer à la réalisation d'infrastructures ou à des plans de mobilité au travers de subventions allant jusqu'au taux qui sera fixé par le Grand Conseil.

Une ébauche du règlement contenant les critères d'octroi des subventions est disponible en annexe. En fonction du budget disponible, le canton pourra se montrer plus ou moins généreux. Actuellement, un budget de 2 millions est prévu à cet effet. En 2021, 2,8 millions ont été octroyés par le canton pour ce type de soutien.

À titre d'exemple, la construction d'une [passerelle](#) de mobilité douce sur l'A9 afin de relier le site de l'hôpital du Valais à Sion et le futur Pôle Santé (campus de Champsec) est soutenue par le canton ;

art. 26 LPTMDQuot

Un soutien aux communes par le canton serait possible. Les compétences restent en main des communes.

Cette subvention peut s'élever jusqu'à un pourcentage, qui sera fixé par le Grand Conseil, du montant des coûts à la charge du requérant. Le transport des marchandises et le trafic intercantonal ou international font exception et peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent (art.26 al. 3 projet LPTMDQuot).



transport régional de voyageur (TRV), transport d'agglomération (TA) et transport urbain (TU) : financement

Actuellement, la répartition est la suivante :

Transports publics						
Répartition	TRV	Répartition	TA	Répartition	TU	
[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	
Montant total	100.0	111.9	100.0	12.9	100.0	7.0
Confédération	63.0	70.5	0.0		0.0	
Part payée par le Valais	37.0	41.4				
À charge du canton	86.0	35.6	15.0	1.9	0.0	0.0
À charge des communes	14.0	5.8	85.0	11.0	100.0	7.0

Le projet de première lecture envisage la répartition suivante :

Transports publics						
Répartition	TRV	Répartition	TA	Répartition	TU	
[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	
Montant total	100.0	111.9	100.0	12.9	100.0	7.0
Confédération	63.0	70.5	0.0		0.0	
Part payée par le Valais	37.0	41.4				
À charge du canton	70.0	29.0	30.0	3.9	30.0	2.1
À charge des communes	30.0	12.4	70.0	9.0	70.0	4.9

Infrastructure ferroviaire : financement

Actuellement, la répartition est la suivante:

Infrastructure ferroviaire					
Répartition	FIF invest	Répartition	FIF Fonct.	Total FIF	
[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	[Millions de CHF]	
total	100.0	10.0	100.0	10.5	20.5
canton	100.0	10.0	86.0	9.0	19.0
communes	0.0	0.0	14.0	1.5	1.5

Le projet de première lecture envisage la répartition suivante :

Infrastructure ferroviaire					
Répartition	FIF invest	Répartition	FIF Fonct.	Total FIF	
[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	[Millions de CHF]	
total	100.0	10.0	100.0	10.5	20.5
canton	100.0	10.0	100.0	10.5	20.5
communes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0



Comparaison du financement global

En comparant les pratiques envisagées par la version de première lecture à celles actuellement pratiquées, l'incidence suivante est constatée :

	Total proposition	2021	Delta 2021
	[Millions de CHF]	[Millions de CHF]	[Millions de CHF]
Canton	55.5	56.6	-1.1
Communes	26.4	25.2	1.1

L'incidence financière globale sur les communes est ensuite répartie sur toutes les communes du canton. La version de première lecture impliquerait une augmentation des charges pour l'ensemble des communes à environ 1.1 million CHF.

9. Entrée en matière & Lecture de détails

Légende : **Accepté** **Refusé** retiré/discussion sans amendement

La commission de 2^e lecture approuve l'entrée en matière à l'unanimité.

Préambule

Bien que la loi ne traite plus explicitement de l'aéroport de Sion, une disposition transitoire y fait référence (art. 37 LTPMDQuot). Pour cette raison, la loi fédérale sur l'aviation est citée dans le préambule.

Art. 1 al. 1bis LTPMDQuot

Les objectifs sont jugés maigres par vélovs. Les lois neuchâteloises (art.1, [RS701.2](#) Neuchâtel), genevoises (art. 1, [RSH120](#) Genève) sont citées pour comparaison. L'article 1 alinéa 1 du présent projet fait référence à trois types de transports distincts

Qu'est-ce qui est inclus et exclu par le terme intermodal ?

Par mode de transport, l'on entend les moyens utilisés pour se déplacer. Cela peut être la marche à pied, les deux ou quatre roues, le train, etc. L'intermodalité est le fait de passer d'un type de transport à un autre.

Le souhait au travers de cette loi est de rendre ces transferts autant aisés que possibles. Une réflexion sur l'ensemble de la chaîne de transport est ainsi nécessaire.

Le terme interconnecté n'est-il pas redondant ?

Il est possible que les transports soient intermodaux sans être interconnectés. La transition d'un type de transport à un autre peut ainsi être rendue moins aisée sans connexions entre les différents modes de transport.

L'objectif étant de faciliter ces transitions, notamment de la voiture à la mobilité douce quotidienne, un député estime essentiel de maintenir ce terme dans la loi.



Proposition 1 :

1bis L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal interconnecté et utilisé de façon optimale.

Proposition 2 :

1bis L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal interconnecté et utilisé de façon optimale à travers tout le canton.

Un député propose d'accentué que l'ensemble du territoire cantonal est concerné, afin de ne pas oublier les régions périphériques et périurbaines. S'agissant d'une loi cantonale, cette dernière s'applique automatiquement à l'ensemble du territoire.

Proposition 3

1bis L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal et utilisé de façon optimale.

Pour simplifier le texte et pour une lisibilité accrue, un député formule une proposition supplémentaire. Le fait d'avoir le terme optimal inclus dans la formulation implique déjà l'interconnexion entre les différents modes de transports.

Les propositions les plus extrêmes sont opposées en premier lieu.

Proposition 1	Proposition 3
<i>1bis L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal interconnecté et utilisé de façon optimale.</i>	<i>1bis L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal et utilisé de façon optimale.</i>
12 voix	1 voix

La proposition 1, vainqueur du premier vote est opposé à la proposition 2.

Proposition 1	Proposition 2
<i>1bis L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal interconnecté et utilisé de façon optimale.</i>	<i>1bis L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal interconnecté et utilisé de façon optimale à travers tout le canton.</i>
3 voix	10 voix

La proposition 2 est acceptée par la commission.



Un député souhaite un vote supplémentaire sur la suppression du terme interconnecté. Le vote est effectué en rappelant néanmoins qu'une fois toutes les propositions émises et bloquées par la Présidente de commission, des propositions supplémentaires ne sont en principe plus acceptées. Ceci afin de ne pas favoriser une proposition qui n'aurait ainsi pas été opposées dans les règles de l'art.

Proposition 4 :

^{1bis} L'État veille à ce que les besoins en mobilité soient couverts de manière efficace, économique et écologique par un système de transport intermodal et utilisé de façon optimale à travers tout le canton.

Par 4 voix pour et 9 voix contre, la commission refuse la proposition 4.

Suite à l'ensemble des votes, la proposition 2 est acceptée. S'agissant d'un nouvel alinéa, ce dernier n'est pas opposé à la version de première lecture.

Art. 1 al. 2 LTPMDQuot

Un député propose une modification de forme afin de reprendre les termes de la législation fédérale dans la version germanophone :

² Das vorliegende Gesetz hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr sowie die Förderung und Entwicklung des Alltagslangsamverkehrs zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere die Prinzipien der Wirtschaftlichkeit, der Sozialpolitik und der Nachhaltigkeit, der Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung, die Anforderungen des Umweltschutzes, der rationellen und angemessenen haushälterischen Boden- und Energienutzung, der sinnvollen Raumordnung sowie der gegenseitigen Ergänzung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr zu berücksichtigen.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Un commissaire reprend une proposition du GPMVR en la modifiant légèrement. Le service indique que du point de vue légistique, l'ajout du notamment permet d'éviter de faire une distinction complète entre la plaine et la montagne.

De telles solutions sont envisageables. L'administration fera en fonction de ce qui arrivera. L'administration estime que cet ajout a surtout une portée symbolique.

Un député ajoute qu'accepter cette proposition en faisant mention de l'inclusion de solutions novatrices permettrait d'anticiper des amendements futurs dans cette direction.

Afin d'inclure la modification de forme de la version germanophone, cette dernière est également reprise dans la proposition suivante :



² La présente loi a pour but de garantir l'offre de prestations de transports publics performantes la promotion et le développement de la mobilité douce quotidienne. Il est notamment tenu compte des principes de l'économie, de la politique sociale et du développement durable, de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, des exigences de la protection de l'environnement, de l'utilisation rationnelle et mesurée du sol et de l'énergie, de l'organisation judicieuse du territoire, ainsi que de la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels, de favoriser des solutions originales et novatrices pour la mobilité douce quotidienne, notamment en région de montagne.

La commission accepte cette modification à l'unanimité en y incluant la modification de forme germanophone.

Art. 2 al. 5bis LTPMDQuot

^{5bis} L'État accompagne les communes qui souhaitent établir un plan directeur de mobilité.

Le service indique que cette proposition serait plus adaptée à la fin de l'article 25 alinéa 3. Le terme adapté serait « plan de mobilité communale ».

Toutes les notions de planification sont réglées dans la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire ([LcAT](#)). Cette base légale prévoit déjà l'accompagnement des communes par le canton.

La proposition est retirée.

Art. 2 al. 6 LTPMDQuot

Un commissaire souhaite rappeler que l'ensemble du territoire est concerné.

⁶ L'État 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 ce réseau dans tout 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.

La commission accepte cette proposition par 12 voix pour, 0 contre et 1 abstention.



Art. 2 al. 7b LTPMDQuot

Vu la coordination nécessaire entre les communes, un député propose une modification.

Le service indique qu'il s'agit d'une répétition de la fiche [D.5 mobilité douce quotidienne](#) du [plan directeur cantonal 2019](#), qui fixe comme tâche au canton en point 3.7 de coordonner l'urbanisation et les transports.

b) les aménagements cyclables à réaliser et leur coordination ;

La commission accepte cette proposition par 11 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

Art. 2 al. 7d LTPMDQuot

Quelle est l'incidence financière de ce point ?

Le service édite un guide à l'attention des communes précisant les critères à remplir pour les différents types de subventions. Pour des abris vélos, un montant plafonné à 30'000 CHF par année peut être octroyé.

De tels soutiens ont déjà été accordés par le passé.

Art. 2 al. 7dbis LTPMDQuot

Pour renforcer la part modale de la mobilité douce quotidienne, des mesures de promotion pourraient être prises par le canton. Le moyen de subventionner ces mesures est explicité dans l'article 25 alinéa 1 LTPMDQuot du projet de première lecture.

dbis) les mesures pour augmenter la part modale de la mobilité douce quotidienne, dont les mesures de promotion de la mobilité douce quotidienne.

À 6 voix pour, 6 voix contre et une abstention, une égalité est constatée. Le vote est répété selon la procédure prévue par le règlement du Grand Conseil (art. 32 [RGC](#)), la voix de la présidente étant prépondérante en cas d'égalité.

La commission accepte cette proposition par 7 voix pour et 6 voix contre.

Art. 2 al. 7bis LTPMDQuot

Un député souhaite instaurer un temps de révision contraignant pour le plan directeur. L'administration précise que la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (art. 9 [LAT](#)) fixe déjà un délai de 10 ans pour réexaminer les plans directeurs.

7bis Le plan directeur est contraignant pour les autorités communales et cantonales. Il est révisé au plus tous les dix ans et peut être modifié et adapté au besoin.

La proposition est retirée.



Art. 2 al. 7ter LTPMDQuot

En symétrie avec le réseau de mobilité cycliste, une proposition est faite afin de mettre l'accent sur le rôle joué par la mobilité piétonne.

Le service cite la fiche [D.5 mobilité douce quotidienne](#) (p.1) du [plan directeur cantonal 2019](#), qui précise que la mobilité piétonne est incluse :

« La mobilité douce quotidienne (MDQ), ou pendulaire, inclut les déplacements, en particulier à pied et à vélo, effectués dans la vie de tous les jours et destinés à relier habitat, lieu de travail, lieu de formation, magasins et services. »

Les mesures ainsi que la procédure régissant le plan directeur sont encadrées par la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire ([LcAT](#)).

7ter L'État établit le plan directeur cantonal de mobilité pédestre quotidienne et désigne notamment:

- a) le réseau de mobilité piétonne quotidienne d'intérêt cantonal ou régional;*
- b) les points et pôles d'intermodalité devant être accessibles par la mobilité piétonne quotidienne.*

La commission refuse cette proposition par 3 voix pour et 10 voix contre.

Art. 7 al. 2 LTPMDQuot

Quelle est la définition d'une localité habitée toute l'année ?

Le service effectue une distinction entre les résidences secondaires et principales. Un ensemble de bâtiments affectés comme résidences secondaires n'est ainsi pas considéré comme une localité habitée toute l'année.

L'article 5 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs (art.5 al. 2 [OTV](#)) implique que la Confédération n'indemnise que les lignes desservant des localités habitées toute l'année comprenant au moins 100 habitants.

Le canton peut proposer d'autres offres de desserte, qui ne seront cependant pas indemnisées par la Confédération. Il ne pourra cependant pas octroyer une subvention supérieure au taux qui sera fixé par le Grand Conseil.



Art. 8 al. 5 LTPMDQuot

Un commissaire souhaite laisser une porte ouverte aux cas particuliers au travers de la modification suivante :

⁵ En complément à l'offre, acceptée par l'État 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, en principe, exclusivement et entièrement par l'entité qui sollicite ces prestations ou mesures. Ces prestations supplémentaires ou les mesures d'allègements tarifaires figurent dans la convention.

Le service estime cette formulation trop floue. Un député fait remarquer que la formulation « en principe » suivie de « exclusivement » dénature le texte et porte à confusion.

La commission refuse cette proposition par 5 voix pour, 7 voix contre et 1 abstention.

Art. 11 al. 2 LTPMDQuot

Un député propose une modification de forme dans la version germanophone du projet afin de la rendre plus compréhensible. Le service soutient cette formulation.

² Der Kanton kann Transportunternehmen Subventionen ~~gewähren~~ für geplante ungedeckte Kosten für Leistungen gewähren, die vom Bund nicht subventioniert werden, sofern diese vom Kanton und den Gemeinden anerkannt sind, und zwar in folgenden Fällen:

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 11 al. 2b LTPMDQuot

Un député propose une modification de forme dans la version germanophone du projet afin de la rendre plus compréhensible. Le service soutient cette formulation.

b) Linien des Regionalverkehrs, die eines oder mehrere der Subventionskriterien des Bundes nicht erfüllen, ~~weil~~ wenn sie insbesondere der Erhaltung der Bevölkerung in einer Periurban- oder Randregion sowie der wirtschaftlichen Entwicklung in einer Perirurban- oder Randregion dienen.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Un commissaire souhaite mettre l'accent sur le tourisme. Le service comprend le tourisme comme une forme d'activité économique. Il est ainsi déjà inclus dans le texte actuel. La modification de forme précédemment acceptée est reprise dans la proposition.



b) des lignes de trafic régional ne remplissant pas un ou plusieurs critères de subventionnement de la Confédération, en fonction notamment du maintien des populations des régions périurbaines et périphériques ainsi que du développement des activités économiques et touristiques dans les régions périurbaines et périphériques.

La commission accepte cette modification à 7 voix pour, 5 voix contre et 1 abstention.

Art. 13 al. 1 LTPMDQuot

Un député fait remarquer que les chiffres employés par le service lors de la première lecture diffèrent de ceux présentés pour la 2^e lecture. L'administration précise avoir employé les chiffres de l'exercice de 2020 pour la première lecture. Les chiffres de 2021, utilisés pour la 2^e lecture, n'étaient à ce moment-là pas disponibles. Le service a jugé préférable de se baser sur les chiffres les plus récents pour la 2^e lecture.

Depuis 2012, le canton est passé de 100 millions CHF à 126 millions CHF d'indemnités pour le trafic régional de voyageurs, une augmentation de 26% environ. L'augmentation des recettes pour la même période s'élève à 10 millions CHF.

En cumulant les indemnités et l'augmentation des recettes, l'offre a ainsi augmenté de 35% en comparaison à 2012. Les projections d'indemnités pour 2023 sont de 130 millions CHF. La tendance future dépendra des montants alloués au service dans le cadre des budgets à venir.

Le Chef de département rappelle que les taux proposés de 70 et 30 pour cent se basent sur une logique déjà promue par le Parlement dans le cadre de la révision totale de la loi sur les dangers naturels et l'aménagement des cours d'eau, acceptée par le Parlement en [session](#) de juin 2022.

Les premières lignes qu'il faudrait envisager de réduire au cas où les fonds cantonaux n'étaient pas suffisants seraient les lignes périphériques. Un nombre moins important de citoyens seraient ainsi impactés. Cela n'est pas le souhait du département.

Un député observe que certaines communes sont fortement impactées et perdraient une part conséquente de leurs moyens (environ -20%) actuellement à disposition, alors que d'autres communes seraient, elles, favorisées (environ +20%). Il juge cette répartition déséquilibrée. Cette situation risquerait de créer des tensions.

Pour atténuer l'impact entre les communes, le projet actuel propose, au travers de son article 14 LTPMDQuot, d'effectuer une répartition sur l'ensemble des communes par régions socio-économiques pour les chemins de fer. Les communes haut-valaisannes sont gagnantes avec cette première répartition.



Le service remarque que les communes possédant une grande offre en matière de chemin de fer, c'est-à-dire le haut-Valais, ont bénéficié d'une subvention plus importante jusqu'à présent.

Ce bénéfice diminue avec le présent projet, mais l'effort cantonal reste néanmoins plus important dans le haut que dans le bas-Valais en raison du réseau plus développé dans le haut. Ces différences ne seront pas entièrement corrigées en pour cent.

Proposition 1

¹ Les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à ~~raison de 30~~ un maximum de 20 pour cent à la subvention cantonale d'exploitation prévue à l'article 11 alinéa 1, et à ~~raison de 50 pour cent au minimum~~ un maximum de 50 pour cent à la subvention cantonale d'exploitation prévue à l'article 11 alinéas 2 et 3.

Incidence financière selon le service (chiffres 2019) : +7 millions CHF à charge du canton.

Cette proposition instaure la possibilité d'un financement au cas par cas, le taux exact pouvant se situer entre 0 et 20% à charge des communes.

Proposition 2

¹ Les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à raison de ~~30~~ 20 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.

Incidence financière selon le service (chiffres 2019) : +4,1 millions CHF à charge du canton.

Proposition 3

¹ Les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à raison de ~~30~~ 25 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.

Incidence financière selon le service (chiffres 2019) : +3,6 millions CHF à charge du canton.



Suite au débat, la proposition 2 est retirée en faveur de la proposition 3. La proposition 3 est opposée à la proposition 1.

Proposition 3	Proposition 1
<i>¹ Les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à raison de 30 <u>25</u> 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.</i>	<i>¹ Les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à raison de 30 <u>un maximum de 20</u> pour cent à la subvention cantonale d'exploitation prévue à l'article 11 alinéa 1, et à raison de 50 pour cent <u>au minimum un maximum de 50 pour cent</u> à la subvention cantonale d'exploitation prévue à l'article 11 alinéas 2 et 3.</i>
10 voix	3 voix

La proposition 3 l'emporte. Elle est opposée à la version de première lecture.

Proposition 3	Version de 1 ^{ère} lecture
<i>¹ Les communes, en tant que bénéficiaires des prestations du trafic régional, participent à raison de 30 <u>25</u> 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.</i>	<i>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.</i>
13 voix	0 voix

La commission accepte la proposition 3 à l'unanimité.

Art. 14 al. 2 LTPMDQuot

L'article 14 implique que pour les lignes de train, une répartition est effectuée pour l'ensemble du canton et par commune.

Pour les lignes de bus, une répartition est effectuée par régions socio-économiques et ensuite par commune.

Une proposition du service est reprise par un membre de la commission qui précise que la proposition suivante à l'alinéa 3 doit être également acceptée pour que cette modification soit cohérente.

² *supprimé*

La commission accepte cette modification à l'unanimité.



Art. 14 al. 3 LTPMDQuot

Une proposition du service est reprise par un membre de la commission. Cette dernière est en lien avec la précédente (art. 14 al. 2 LTPMDQuot).

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 par région socio-économique, puis en tenant compte de la population de chaque commune et du coefficient de la desserte, défini à l'article 16.*

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 16 al. 1 LTPMDQuot

Proposition 1

b) 0,8 lorsque la commune concernée bénéficie de l'offre allant de ~~18~~ 16 à 27 paires de courses par jour ouvré;

L'ordonnance fédérale définit les paires de bus comme présentées dans cet article (art. 7 [OITRV](#)).

La proposition est retirée.

Un député estime que le critère de qualité en rapport de nombre de course n'est pas adapté.

Proposition 2

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~~ les lignes concernées sur une commune bénéficient de l'offre de ~~28~~ 10 paires de courses et plus par jour ouvré en moyenne ;*
- b) 0,8 lorsque ~~la commune~~ les lignes concernées sur une commune bénéficient de l'offre allant de ~~18~~ 7 à ~~27~~ 9 paires de courses par jour ouvré en moyenne;*
- c) 0,6 lorsque ~~la commune~~ les lignes concernées sur une commune bénéficient de l'offre allant de ~~9~~ 3 à ~~17~~ 6 paires de courses par jour ouvré en moyenne;*
- d) 0,5 lorsque ~~la commune~~ les lignes concernées sur une commune bénéficient de l'offre de ~~8~~ 2 paires de courses ou moins par jour ouvré en moyenne et/ou par un service à la demande.*

Le service précise que définir la qualité de la desserte soit par le nombre de lignes à disposition soit par le nombre de trajets effectués par les bus comporte tous deux des asymétries entre communes.

La majorité des communes sont concernées par les lettres a) et b) du présent projet. Les paires de courses s'effectuent selon le nombre de voyageurs, toujours du lundi au vendredi. La base est calculée sur le trafic s'étalant du lundi au vendredi.

La proposition est retirée.



Proposition 3

d) 0,4 ~~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.

Cette proposition bénéficie aux petites communes.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 20 al. 1 LTPMDQuot

Une modification de forme dans la version germanophone est proposée.

¹ Als Ortsverkehr im Sinne ~~dieses~~ des vorliegenden Gesetzes gilt die Beförderung von Personen, mit welcher ~~der~~ in einer Gemeinde mit mindestens 3'000 Einwohnergleichwerten oder in einem Verbund mit interkommunaler Zusammenarbeit aus mehreren Gemeinden die örtliche Feinerschliessung sichergestellt wird.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 21 al. 1 LTPMDQuot

Qu'en est-il des transports publics gratuits ?

Les coûts non couverts sont plus grands et augmentent la charge des collectivités.

Art. 21 al. 2 LTPMDQuot

Il n'existe pas de droit à l'obtention d'aides financières (art. 6 al. 2 [LSubv](#)). Pour cette raison aucun droit à une telle aide n'est en principe inscrit dans les actes législatifs (art. 11 al. 1d [LSubv](#)).

Il est proposé de revenir à la formulation précédente afin de prendre en compte la loi sur les subventions.

² L'État peut participer ~~participe~~ au financement communal de l'alinéa 1 à raison de:

La commission accepte cette modification par 11 voix pour et 2 voix contre.

Art. 21 al. 2a & 2b LTPMDQuot

Qui paie les coûts pour le transport régional de voyageurs ?

Les recettes des billets vendus. Pour tous les coûts non couverts par ces recettes, si les conditions sont remplies (art.6 [OITRV](#)) :

- La Confédération paie 63%
- Le canton du Valais paie 37% (annexe 2 [OITRV](#)) ;
- Les communes participent au financement de la part cantonale, selon le taux qui sera choisi par le Grand Conseil.



Les coûts des transports scolaires sont-ils soutenus par le canton ?

Non. Il s'agit d'une compétence communale.

Quel impact psychologique d'un soutien supérieur à 50% pour le trafic d'agglomération et le trafic urbain ?

Le service estime qu'un soutien supérieur à la moitié enverrait un message négatif, surtout avec un taux très élevé de prise en charge par le canton.

Les communes pourraient alors commander l'offre qu'elle souhaite sans porter la majorité des frais elles-mêmes. Il serait alors probable que l'offre soit démesurée par rapport à la demande effective.

Un commissaire estime que la maîtrise des communes en matière de gestion est avérée et déplore l'argument précédent.

Le service s'appuie sur l'expérience faite dans la loi sur les routes où le canton prend en charge 100% des frais. Dans ces cas, des demandes parfois, surprenantes, sont constatées. N'avoir aucune charge financière à porter soi-même incite à faire gonfler les attentes, de manière parfois singulière.

Proposition 1

- a) 30 50 pour cent pour le trafic d'agglomération;*
- b) 30 50 pour cent pour le trafic urbain.*

Incidence financière : +4 millions CHF à charge du canton.

Proposition 2

- a) 30 40 pour cent pour le trafic d'agglomération;*
- b) 30 40 pour cent pour le trafic urbain.*

Incidence financière : +3 millions CHF à charge du canton.

Suite aux modifications effectuées pour le trafic régional de voyageurs, la **proposition 2** est **retirée** par l'auteur.

Un membre de la commission estime que le geste déjà effectué envers les communes dans le cadre de [l'article 13 alinéa 1](#) LTPMDQuot est suffisant. Il recommande de ne pas faire pencher la balance encore plus en faveur des communes.

Un député fait savoir que certaines communes ont déjà dû supprimer des lignes en raison de contraintes budgétaires. Une vraie politique de soutien aux communes serait nécessaire.



Le Chef de département rappelle que jusqu'à présent, le canton ne prenait en charge que 15% des coûts du trafic d'agglomération et 0% du trafic urbain. Une augmentation à 30% pour ces deux types de trafic est déjà un pas envers les communes pour ces domaines.

La commission refuse la proposition 1 par 3 voix pour et 10 voix contre.

Art. 21 al. 3 LTPMDQuot

Il n'existe pas de droit à l'obtention d'aides financières (art. 6 al. 2 [LSubv](#)). Pour cette raison aucun droit à une telle aide n'est en principe inscrit dans les actes législatif (art. 11 al. 1d [LSubv](#)).

Il est proposé de revenir à la formulation précédente afin de prendre en compte la loi sur les subventions.

³ L'État peut participer ~~participe~~ au financement communal de l'alinéa 1 aux conditions suivantes:

La commission accepte cette modification par 11 voix pour et 2 voix contre.

Art. 22 al. 1 LTPMDQuot

Les teslas entrent-elles dans la définition actuelle ?

Ni les voitures électriques ni les quads n'entrent dans la définition faite de la mobilité douce. Cet article parle de deux-roues.

Les exigences techniques requises pour les véhicules routiers sont définies par ordonnance fédérale (art.18 [OETV](#)). Y faire référence en utilisant le terme de « cyclomoteurs légers » serait préférable afin de pouvoir inclure d'éventuels changements futurs des prescriptions fédérales.

Des vélos électriques pouvant atteindre 45 km/h empruntent des itinéraires cyclables.

Une liste d'exclusion est-elle adaptée ?

Effectuer une liste d'exclusion est généralement problématique, dans le sens qu'il est probable qu'un cas spécifique soit omis.

Dans un tel cas, une modification de la loi serait à nouveau nécessaire pour inclure les oublis. Il est recommandé de légiférer sans lister toutes les options, notamment en raison de l'évolution technique, qu'il n'est pas toujours possible d'anticiper.

Des précisions peuvent être apportées au travers des ordonnances et règlements.

Quelle est la définition de quadricycles à moteur de tourisme ?

Il s'agit de quads électriques, que le parlement a souhaité exclure. Cette proposition n'émane pas du projet du Conseil d'État.



Les nouveaux moyens de locomotion tels les trottinettes, Segways et autres véhicules sont-ils inclus dans la mobilité douce ?

Oui. Un véhicule avec propulsion musculaire ou électrique, jusqu'à une certaine vitesse, est considéré comme moyen de mobilité douce. L'ordonnance fédérale ([OETV](#)) règle les différents types de véhicules.

Proposition 1

La voiture électrique n'est pas à considérer comme de la mobilité douce quotidienne.

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

Proposition 2

Un membre de la commission estime qu'il est préférable de ne pas effectuer de liste spécifique pour éviter un débat pour chaque moyen de transport existant dans le canton.

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

Proposition 3

Un commissaire souhaite plus de clarté, notamment pour préciser que les voitures électriques ne sont pas incluses dans la mobilité douce quotidienne. Il propose une restriction selon la vitesse.

¹ Au sens de la présente loi, on entend par mobilité douce quotidienne l'ensemble des déplacements réalisés avec des moyens de transport sans moteur à combustion et dont la vitesse maximale atteignable par propulsion électrique se situe à 25 km/h, notamment le trafic piéton (mobilité piétonne) et le trafic deux-roues, avec ou sans assistance électrique (mobilité cyclable). Sont exclus les quadricycles à moteur de tourisme.

Les propositions 1 et 3 sont retirées.

La commission accepte la proposition 2 à l'unanimité.



Art. 22 al. 2 LTPMDQuot

Pour faciliter la distinction avec la mobilité douce dite de loisirs, une formulation est proposée :

² La mobilité douce quotidienne, liée aux activités professionnelles et scolaires et au pendularisme, se distingue de la mobilité douce dite de loisirs, qui fait l'objet d'une législation spéciale.

La commission accepte cette modification à 9 voix pour, 3 voix contre et 1 abstention.

Art. 22 al. 2 LTPMDQuot

¹ Le service compétent développe et entretient le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne. Il veille à ce que les dispositions de la loi fédérale sur les voies cyclables en matière de planification soient respectées.

Les dispositions fédérales doivent en tout temps être respectées par le canton.

La proposition est retirée.

Art. 23 al. 4bis LTPMDQuot

Pour des raisons de sécurité liée aux vitesses élevées des véhicules, un commissaire souhaite que le canton évite l'utilisation des routes cantonales et nationales autant que possible pour son réseau cyclable.

La cohabitation entre les différents utilisateurs, notamment le monde agricole, dans un canton où la place est limitée en raison de la topographie est jugée importante.

^{4bis} Les zones d'étranglement ou de danger peuvent bénéficier de parcours de déviation nouveaux. Ces élargissements et aménagements sont conçus de manière à permettre la cohabitation entre tous les types d'utilisateurs doux.

La commission accepte cette modification à 11 voix pour et 2 voix contre.

Art. 23 al. 4ter LTPMDQuot

Pour des raisons de sécurité liée aux vitesses élevées des véhicules, un commissaire souhaite que le canton évite l'utilisation des routes cantonales et nationales autant que possible pour son réseau cyclable.

Un député trouve cette formulation trop spécifique pour une loi générale sur la mobilité douce quotidienne et privilégie la reprise de ces aspects au travers d'un règlement.



Lorsque l'A9 sera terminée à La Souste, environ 75% du trafic actuel sur la [route T9](#), allant de Saint-Maurice à Gamsen, sera détourné. Le concept actuel souhaite employer le flux ainsi libéré en faveur de la mobilité cyclable.

4bis Si des raisons de sécurité routière l'exigent, le réseau cyclable est entre autres conçu de telle façon que les cyclistes soient détournés des routes nationales et de la route cantonale St-Gingolph-Oberwald.

La commission accepte cette modification à 8 voix pour, 5 voix contre.

Art. 23 al. 4quater LTPMDQuot

4quater Dans l'esprit d'accessibilité entre les destinations, des liaisons horizontales sont réalisées en plus des liaisons verticales.

Cette proposition était principalement pensée pour les liaisons de bus entre les régions de montagne.

La proposition est retirée.

Art. 23bis LTPMDQuot

Art. 23 bis qualité de du réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne

¹ Le service compétent veille à ce que les réseaux de voies cyclables:

- a) soient interconnectés et continus, et desservent notamment tous les lieux importants des zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts de transports publics, les établissements publics, les commerces et les installations de loisirs;*
- b) soient suffisamment dense et suivent un tracé direct;*
- c) soient aussi sûrs que possible et séparés du trafic motorisé et de la mobilité piétonne, lorsque cela est possible et opportun;*
- d) soient de qualité homogène et attrayante.*

Une contradiction entre la proportionnalité et l'objectif est constatée par le service. Des critères de sureté et de continuité sont déjà fixés, notamment au travers de la fiche [D.5 mobilité douce quotidienn](#)e du [plan directeur cantonal 2019](#), qui précise que la mobilité piétonne est comprise comme mobilité douce quotidienne.

Les autres articles du projet traitent une partie de ces aspects.

La commission refuse cette modification à 2 voix pour, 10 voix contre et 1 abstention.



Art. 23ter LTPMDQuot

Art. 23ter Réseau de chemins pour piétons

¹ *Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations.*

² *Le service compétent en collaboration avec les communes :*

- a) établit un plan des réseaux de chemins pour piétons ;*
- b) pourvoit à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des chemins pour piétons;*
- c) assure une circulation libre et si possible sans danger sur ces chemins;*
- d) prend les mesures juridiques propres à assurer l'accès au public.*

L'article 22 fait état de la mobilité piétonne, qu'un député souhaite préciser. Les cantons veillent à établir des plans des réseaux, existants ou en projet, de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre selon la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (art. 4 [LCPR](#)).

La loi cantonale sur les routes fait une distinction claire des compétences entre le canton et les communes (art. 14 [LR](#)).

Les communes sont compétentes pour l'établissement des plans, l'aménagement, la signalisation, l'entretien et la conservation de ces itinéraires et ouvrages qui y sont liés, sous réserve de l'axe cyclable cantonal Oberwald - St-Gingolph (art.3 al. 2 [LIML](#), non modifié par le présent projet).

Une loi fédérale ne fixe jamais de tâches aux communes. Elle ne peut confier de tâches qu'aux cantons. Les cantons fixent par après des tâches aux communes.

Cette proposition impliquerait l'expropriation de tracés sous responsabilités de communes en faveur du canton, afin d'établir un tel réseau.

La proposition est retirée.



Art. 24 al. 1 LTPMDQuot

Proposition 1

¹ L'État peut octroyer des subventions aux communes pour l'élaboration de plan de mobilité et la réalisation et l'entretien des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne et au stationnement.

Le réseau principal est une compétence cantonale (art. 17 al. 2 [LR](#)), pour lequel le canton assure l'entretien.

Le réseau secondaire est une compétence communale (art. 17 al. 7 [LR](#)) pour lequel les communes assurent l'entretien. En introduisant cette modification, le canton serait amené à subventionner le réseau communal.

L'incidence financière serait conséquente pour le budget du service. Si le projet entre en vigueur tel quel, le canton devra déneiger les tronçons du réseau cantonal pour la mobilité douce quotidienne. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

L'article 24 parle d'investissement. L'entretien n'est pas de l'investissement.

La commission refuse cette modification à 5 voix pour, 7 voix contre et 1 abstention.

Proposition 2

¹ L'État peut octroyer des subventions aux communes pour l'élaboration de plan de mobilité et la réalisation des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne et au stationnement.

Les infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne incluent les infrastructures de stationnement. Le Parlement avait jugé préférable de le préciser malgré tout.

La commission refuse cette modification à 4 voix pour, 9 voix contre.

Art. 24 al. 2 LTPMDQuot

² Le montant de la subvention peut s'élever jusqu'à 90 50 pour cent du montant des coûts à la charge de la commune.

Cette formulation ouvre la possibilité de négocier le montant de la subvention tant que cette dernière se situe entre 0% et 90%.

La commission refuse cette modification à 4 voix pour, 9 voix contre.



Art. 24bis al. 1 LTPMDQuot

¹ L'État peut collaborer avec des organisations privées spécialisées pour assurer la planification, l'aménagement et l'entretien des réseaux de mobilité douce quotidienne de voies cyclables et fournir des informations sur ceux-ci.

Cette modification permet de ne pas oublier la mobilité piétonne. Le service s'appuie volontiers sur des partenaires externes, tel [Valrando](#).

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 24bis al. 1bis LTPMDQuot

^{1bis} Par organisations privées spécialisées sont considérées les organisations actives au niveau cantonal dans le domaine de la mobilité douce, qui poursuivent un but non lucratif.

Sans cet alinéa, le canton pourrait avoir plus de souplesse. Un règlement serait préférable pour fixer ces cas.

La commission refuse cette modification à 3 voix pour, 10 voix contre.

Art. 25 al. 3 LTPMDQuot

³ Est considérée comme action de promotion de la mobilité douce quotidienne, tout encouragement à l'utilisation de la mobilité douce quotidienne ou encore les plans de mobilité quotidienne communaux ou intercommunaux.

La commission accepte cette modification à 8 voix pour, 3 voix contre et 2 abstentions.

Art. 26 al. 1 LTPMDQuot

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'État, notamment la mobilité touristique.

La commission accepte cette modification à 7 voix pour et 6 voix contre.

Art. 27 al. 3 LTPMDQuot

Une modification de forme est soumise au vote avant d'effectuer des modifications de contenu.

³ ~~Cette~~ Ces subventions ~~peut~~ peuvent s'élever jusqu'à 50 pour cent du montant des coûts à la charge du requérant, à l'exception du transport des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.



Proposition 1

³ ~~Cette~~ Ces subventions peuvent ~~peut~~ s'élever jusqu'à 70 50 pour cent du montant des coûts à la charge du requérant, à l'exception du transport des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent.

Proposition 2

³ ~~Cette~~ Ces subventions peuvent ~~peut~~ s'élever jusqu'à 75 50 pour cent du montant des coûts à la charge du requérant, à l'exception du transport des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent.

Aujourd'hui le canton peut octroyer ces subventions à hauteur de 80%. L'utilisation du terme « jusqu'à » est souhaitable afin de laisser plus de marge de manœuvre au service, qui pourra participer avec des taux allant de 0% jusqu'au taux choisi.

Il est essentiel pour le service de maintenir la possibilité et non un impératif d'octroyer ces subventions. Il n'existe pas de droit à l'obtention d'aides financières (art. 6 al. 2 [LSubv](#)). Pour cette raison aucun droit à une telle aide n'est en principe inscrit dans les actes législatif (art. 11 al. 1d [LSubv](#)).

Le maintien du terme « à la charge du requérant » est nécessaire. Cela permet de garantir que des bénéfices ne soient pas effectués avec des subventions, par exemple en encaissant de l'argent à la fois de la Confédération et du canton.

La proposition 1 est opposée à la proposition 2. Ces deux propositions reprennent la modification de forme acceptée précédemment.

Proposition 1	Proposition 2
³ Cette <u>Ces subventions peuvent</u> peut s'élever jusqu'à <u>70 50</u> pour cent du montant des coûts à la charge du requérant, à l'exception du transport des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent.	³ Cette <u>Ces subventions peuvent</u> peut s'élever jusqu'à <u>75 50</u> pour cent du montant des coûts à la charge du requérant, à l'exception du transport des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent.
5 voix	8 voix

La proposition 2 l'emporte. Elle est opposée à la version de première lecture.

Proposition 2	Version de 1 ^{ère} lecture
³ Cette <u>Ces subventions peuvent</u> peut s'élever jusqu'à <u>75 50</u> pour cent du montant des coûts à la charge du requérant, à l'exception du transport des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent.	³ Cette subvention peut s'élever jusqu'à 50 pour cent du montant des coûts à la charge du requérant, à l'exception du transport des marchandises et du trafic intercantonal ou international qui peuvent être subventionnés jusqu'à 100 pour cent.
12 voix	1 voix

Suite à l'ensemble des votes, la proposition 2 est acceptée.



Art. 27bis LTPMDQuot

Art. 27bis synergies

¹ *L'État encourage les synergies entre le trafic régional et la mobilité d'intérêt particulier.*

Le service est chargé de ne pas opposer les modes de transport en créant des synergies. Par le passé, il opposait parfois la route aux transports publics.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 30 al. 1a LTPMDQuot

a) il exerce la haute surveillance en matière des transports publics et de mobilité douce quotidienne relevant de la présente loi;

Cette proposition vise à combler un oubli.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 30 al. 1b LTPMDQuot

b) il définit les objectifs de la politique cantonale en matière de transports publics et de mobilité douce quotidienne;

Cette proposition vise à combler un oubli.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 31 al. 1c LTPMDQuot

c) il conclut les conventions en matière de transports publics et de communautés tarifaires avec les entreprises de transport, la Confédération, les autres cantons et/ou les communes;

La mention des entreprises de transport est ajoutée pour plus de clarté.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 32 al. 1c LTPMDQuot

Pourquoi les téléskis sont-ils mentionnés dans cette loi ?

Une autorisation cantonale est requise pour la construction et l'exploitation des téléskis (art. 4 [OICa](#)). La Confédération a délégué cette compétence aux cantons. Pour cette raison, il est nécessaire d'ancrer les téléskis dans une base juridique.



Art. 32 al. 1fbis LTPMDQuot

fbis) il établit et publie chaque 4 ans un tableau de la répartition du trafic global ainsi que de la part modale du trafic valaisan ;

Cet ajout n'engendre pas de surcoût pour le service, qui effectue déjà ce genre d'analyse. La formulation « établit et publie » laisse une marge de manœuvre au service pour le canal de communication et la présentation des statistiques. Il est probable que le site internet du service comme canal de communication principal.

Les entreprises de transport fournissent leurs statistiques tous les quatre ans. Une partie des statistiques fournies par l'office fédéral de la statistique sont actualisées tous les six ans. Une publication annuelle des chiffres engendrerait une charge de travail élevée, raison pour laquelle une périodicité de quatre ans est préférée.

Une notification à l'attention de la [commission](#) de l'équipement et des transports du Grand Conseil lors de la publication de ces statistiques serait idéale.

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 33 al. 5 LTPMDQuot

Une modification de forme dans la version germanophone est proposée.

⁵ Die Planungsregionen gewährleisten die Koordination zwischen dem Kanton, den Agglomerationen und den Gemeinden bei der Ausarbeitung, der Rationalisierung und der Harmonisierung des regionalen Angebots im öffentlichen Verkehr ~~zwischen dem Kanton, den Agglomerationen und den Gemeinden.~~

La commission accepte cette modification à l'unanimité.

Art. 34 al. 1a LTPMDQuot

Afin d'alléger le nombre total de membres, une proposition est émise.

a) au maximum 2_1_représentants-du département;

La commission refuse cette proposition par 3 voix pour, 7 contre et 3 abstentions.



Art. 34 al. 1b LTPMDQuot

b) au maximum 2 1 représentants du Département en charge de l'économie et de la formation ;

La Constituante envisage un Conseil d'État à la composition différente qu'actuellement. Afin d'anticiper ces potentiels changements, il est proposé de supprimer la partie « *de l'économie* ».

En général, il est recommandé de ne pas anticiper des résultats dont l'issue est incertaine.

Actuellement, les représentants du Département en charge de l'économie et de la formation sont notifiés par le service de la mobilité, mais ils ne viennent pas. Des contacts étroits existent déjà entre le SDM et le service de l'enseignement pour déterminer les horaires des courses scolaires. La participation à cette commission n'est pas estimée essentielle pour le service de l'enseignement.

La commission accepte cette proposition par 11 voix pour, 2 contre.

Art. 34 al. 1d LTPMDQuot

d) au maximum 2 4 représentants des milieux économiques et touristiques;

La commission refuse cette proposition par 4 voix pour, 7 contre et 2 abstentions.

Art. 34 al. 1e LTPMDQuot

La proposition est faite de scinder chaque secteur afin de ne pas se retrouver à trois représentants du même secteur.

e) au maximum 3 1 représentants des associations de défense des transports publics, ~~des personnes à mobilité réduite et de la mobilité douce;~~

ebis) au maximum 1 représentant des associations des personnes à mobilité réduite ;

eter) au maximum 1 représentant des associations de la mobilité douce.

La commission accepte cette proposition par 12 voix pour et 1 contre.

Art. 34 al. 1f LTPMDQuot

f) au maximum 4 2 représentants des associations de protection de l'environnement;

La commission refuse cette proposition par 3 voix pour et 10 contre.



Art. 34 al. 1g LTPMDQuot

g) au maximum 4 2 représentants des milieux syndicaux.

La commission refuse cette proposition par 4 voix pour et 9 contre.

Art. 34 al. 3 LTPMDQuot

Une proposition émanant du service est reprise par un député. La lettre c) est une redondance de la lettre a). En tant que commission consultative, aucune décision n'est prise par cette entité. Une modification de forme dans la version germanophone est effectuée.

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 en matière de mobilité douce ainsi que sur les objectifs à atteindre.*~~

La commission accepte cette proposition à l'unanimité.

Art. 3 al. 3 LIML

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, en concertation et 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.

Une collaboration présuppose une collaboration concertée. Cela reste cependant un axe cyclable cantonal, sur lequel le canton est compétent.

À 6 voix pour, 6 contre et une abstention, le vote est répété selon la procédure prévue par le règlement du Grand Conseil (art. 32 [RGC](#)).

À 6 voix pour, 6 contre et une abstention, la commission accepte cette proposition. La voix prépondérante de la Présidente est déterminante.



Art. 7 al. 2 LIML

² Dans les 60 jours ~~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.

Cet alinéa parle du délai pour la commune une fois la mise à l'enquête publique pour ses plans et la récolte des oppositions effectuées. Que la commune mette 60 jours ou trois mois, aucun moyen de pression n'existe, comme les communes sont elles-mêmes demandeuses. Le service constate par expérience qu'un délai de moins de trois mois ne sert à rien, les communes le font rarement plus rapidement.

La proposition est retirée.

Art. 17 al. 2 LIML

Une modification de forme dans la version germanophone est proposée.

Für die Ahndung von Zuwiderhandlungen sind die Gemeinden zuständig, mit ~~der~~ Ausnahme der Fälle, in denen die kantonale Fahrradroute betroffen ist oder in denen die Zuwiderhandelnde eine Gemeinde ist. In diesen Fällen ist das Departement zuständig.

La commission accepte cette proposition à l'unanimité.

10. Lecture et vote final

La Présidente ouvre la discussion sur l'ensemble du texte.

Art. 21 al. 4 LTPMDQuot

Une modification dans la version germanophone pour employer un terme plus adapté est proposée.

⁴ Für die Subventionierung ist das ~~der~~ Spartenerfolg Geschäftsergebnis in sinngemässer Anwendung der bundesrechtlichen Prinzipien auszuweisen.

La commission accepte cette proposition par 12 voix pour et 1 voix contre.

Art. 20 al. 2c LTPMDQuot

Une proposition vise à inclure les offres parallèles à celle de l'hôtellerie.

c) du nombre de touristes, pondéré par la prise en compte d'un taux de remplissage moyen de 50 pour cent des lits hôteliars de l'hôtellerie et de la parahôtellerie.

Le service indique que la définition des lits hôteliers n'inclut pas les offres de la parahôtellerie et des campings.

La commission accepte cette proposition à l'unanimité.



Incidence financière du projet de 2^e lecture

En se basant sur le tableau excel fourni par le service (chiffres de l'exercice 2021), l'incidence financière du projet de 2^e lecture pour le transport régional, le transport d'agglomération, le transport urbain et l'infrastructure ferroviaire est la suivante.

Transports publics						
Répartition	TRV	Répartition	TA	Répartition	TU	
[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	
Montant total	100.0	111.9	100.0	12.9	100.0	7.0
Confédération	63.0	70.5	0.0		0.0	
Part payée par le Valais	37.0	41.4				
À charge du canton	75.0	31.1	30.0	3.9	30.0	2.1
À charge des communes	25.0	10.4	70.0	9.0	70.0	4.9

Infrastructure ferroviaire					
Répartition	FIF invest	Répartition	FIF Fonct.	Total FIF	
[%]	[Millions de CHF]	[%]	[Millions de CHF]	[Millions de CHF]	
total	100.0	10.0	100.0	10.5	20.5
canton	100.0	10.0	100.0	10.5	20.5
communes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

La commission de 2^e lecture a modifié le taux de répartition du transport régional de voyageurs en faveur des communes. Ce dernier passe de 30% (1^{ère} lecture) à 25% à charge des communes. Cela correspond à une incidence globale de 1 million CHF supplémentaire à charge du canton par rapport à la loi actuellement en vigueur.

	Total proposition 2e lecture	chiffres 2021	incidence (selon chiffres 2021)
	[Millions de CHF]	[Millions de CHF]	[Millions de CHF]
Canton	57.5	56.6	1.0
Communes	24.3	25.2	-1.0

À cette incidence s'ajoute les subventions d'investissement et d'exploitation pour la mobilité d'intérêt particulier, pour lesquels la commission a fait passer le taux que le canton peut engager de 50% à 75% des coûts à la charge du requérant ([art. 27 al. 3 LTPMDQuot](#)).

L'administration remercie les deux commissions qui se sont penchées sur le sujet. Cette loi aura une incidence conséquente pour les années à venir.

Le Chef de département relève le signal fort pour les transports publics envoyé au travers de ce projet.



Grand Conseil
Commission de deuxième lecture LTPMDQuot

Grosser Rat
Kommission für die zweite Lesung GöVALV

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

À l'unanimité, la Commission de deuxième lecture accepte le Projet de loi Projet de loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne.

Sion, 04.08.2022

La Présidente

Anne-Laure SECCO

La Rapporteuse

Anne-Laure SCHWERY-TSCHOPP