



**Botschaft  
zum Vorentwurf des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den  
Alltagslangsamverkehr (GöVALV)**

---

Der Staatsrat des Kantons Wallis

an den

Grossen Rat

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete

Wir erlauben uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Gesetzesentwurf über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr zusammen mit dieser Botschaft zu unterbreiten.

## **1. Einleitung**

Der vorliegende Gesetzesentwurf wurde von der Steuerungsgruppe GöV (nachstehend: StGöV) ausgearbeitet, die auf den Staatsratsentscheid vom 23. Oktober 2019 hin gebildet worden war. Die eingesetzte StGöV setzt sich zusammen aus Vertretern der Kantonsverwaltung (Dienststelle für Mobilität, Dienststelle für Raumentwicklung, Verwaltungs- und Rechtsdienst im Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt), der Kantonalen Finanzverwaltung (Departement für Finanzen und Energie), einem Vertreter des Verbands Walliser Gemeinden und einem Vertreter des Walliser Verbands öffentlicher Verkehr. Die StGöV wurde namentlich mit den folgenden Aufgaben betraut:

- Prüfung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der unterschiedlichen Trägerschaften des öffentlichen Verkehrs auf Walliser Kantonsgebiet;
- Anpassung der kantonalen Rechtsgrundlage an die neuesten technologischen, soziologischen und behördlichen Entwicklungen der Mobilität;
- Anpassung des Finanzierungsmodells für den öffentlichen Verkehr, hauptsächlich für den Agglomerations- und den Ortsverkehr;
- Aufnahme des Agglomerations- und des Ortsverkehrs in das Gesetz;
- Aufnahme der kantonalen Aufgaben im Alltagslangsamverkehr in das Gesetz;
- Genaue Festlegung der Finanzierung von Infrastruktur- und Betriebsprojekten des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des touristischen Verkehrs sowie der Mobilität von besonderer Bedeutung;
- Aufnahme der kantonalen Luftverkehrsstrategie in das GöV.

Angesichts der grossen Zahl an Problembereichen, die von den Fachdienststellen für Mobilität und Raumentwicklung festgestellt worden sind, aber auch aufgrund der Erwartungen, die der Staatsrat und der Grosse Rat hinsichtlich der technologischen und soziologischen Entwicklungen kundgetan haben, ist die Totalrevision des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 28. September 1998 (GöV) unerlässlich geworden.

## 2. Gesetzgebungsverfahren

Die gegenwärtige kantonale Gesetzgebung besteht hauptsächlich aus einem Gesetz, dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 28. September 1998 (nachstehend: aGöV). Für diesen Erlass gilt das folgende Gesetzgebungsverfahren:

Das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (nachstehend: GöVALV) wird vom Grossen Rat auf der Grundlage eines ihm vom Staatsrat vorgelegten Entwurfs verabschiedet (Art. 37 ff. der Verfassung des Kantons Wallis vom 8. März 1907 (Kantonsverfassung) und Art. 35 ff. des Gesetzes über die Organisation der Räte und die Beziehungen zwischen den Gewalten vom 28. März 1996 (GORBG).

Der vorliegende Vorentwurf berücksichtigt dieses Verfahren, da er sämtliche wesentlichen Elemente (Kompetenzen, Festlegung der materiellen Bestimmungen und Verfahren), aber auch die Einzelheiten enthält.

Das Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs vom 14. September 2011 (GWFV) sowie das Strassengesetz vom 3. September 1965 (StrG) befinden sich ebenfalls in Teilrevision, sodass die Artikel, die mit dem vorliegenden Gesetz zusammenhängen, ebenfalls geändert werden.

Ein Vorentwurf des Gesetzes wurde mit Entscheidung des Staatsrates vom 28.04.2021 in die Vernehmlassung gegeben. Die Vernehmlassungsfrist lief vom 30.04.2021 bis zum 20.08.2021. Aufgrund mehrerer Anträge wurde dieser Zeitraum bis zum 10.09.2021 verlängert. Die wichtigsten Anmerkungen betrafen die im Vorentwurf vorgeschlagene Bezeichnung und die Relevanz der Aufnahme der kantonalen Luftfahrtstrategie in den Gesetzesentwurf. Diese beiden Punkte wurden berücksichtigt und führten zu inhaltlichen Änderungen. Zahlreiche Bemerkungen zur Tragweite einzelner Artikel oder zu Verständnisaspekten wurden, soweit möglich, in den vorliegenden Gesetzesentwurf eingearbeitet. Die detaillierten Antworten auf alle Bemerkungen, die im Rahmen der Vernehmlassung gemacht wurden, sind im Detailbericht gesammelt, der dieser Botschaft beiliegt.

## 3. Die Revision in groben Zügen

Die folgenden allgemeinen Erläuterungen haben den Zweck, dem Grossen Rat und allen Interessierten die Gründe für die Totalrevision des aGöV darzulegen, einen Überblick über die ausgeführten Arbeiten zu geben und die Hauptmerkmale des Revisionsentwurfs in der vorgelegten Version zu erläutern. Zusätzliche Erläuterungen und Präzisierungen befinden sich im Kommentar zu den einzelnen Artikeln in Kapitel 4.

### 3.1. Heutiger Stand und Entwicklung im regionalen Personenverkehr

#### Aufgabenteilung zwischen Bund, Kanton und Gemeinden

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr trat 1998 in Kraft. Dessen Artikel 11 sieht vor, dass sich die Walliser Gemeinden an den ungedeckten Kosten, die sich aus dem Regionalverkehr ergeben, zu beteiligen haben. Die Gemeinden tragen auch einen Grossteil der ungedeckten Kosten des Betriebs von Bussen des Orts- und Agglomerationsverkehrs.

Bei der Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA I) 2008, nahm der Bund eine Änderung seiner Beteiligung vor, wodurch sie von 88 auf 65 % zurückging. Da das Angebot unverändert blieb,

und es der damals gesunde Finanzhaushalt zuliess, entschied sich der Staatsrat, die Mehrkosten auf sich zu nehmen, ohne die Gemeinden zu einer Erhöhung ihrer Beitragsquote hinzuzuziehen. Diese Aufteilung wurde in die Ausarbeitung der Aufgabenentflechtung und den Finanzausgleich zwischen Kanton und Gemeinden (NFA II) integriert.

#### Situation auf Ebene Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG) bildet den gesetzlichen Rahmen für das Angebot im öffentlichen Verkehr und dessen Finanzierung, insbesondere dessen 6. Abschnitt mit dem Titel «Bestelltes Verkehrsangebot». Präzisiert und ergänzt wird es in einer Ausführungsverordnung, der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV).

Kanton und Bund sind gemeinsame Besteller des Angebots des regionalen Personenverkehrs (Art. 28 PBG). Sie schliessen mit den Transportunternehmen Angebotsvereinbarungen ab, die für eine Fahrplanperiode, üblicherweise für zwei Jahre, gelten (Art. 21 ARPV). Es kann auch eine Zielvereinbarung für mindestens zwei Fahrplanperioden abgeschlossen werden. In diesem Falle sind die Angebotsvereinbarungen dieser Perioden danach auszurichten (Art. 24 ARPV). Wie auch bei der Finanzierung von Investitionen haben die Transportunternehmen bei den Angebotsvereinbarungen gegenüber den Bestellern einen Abgeltungsanspruch. Das Angebot wird durch die Anzahl der Kurspaare quantifiziert und bestimmt sich in erster Linie aufgrund der Nachfrage, d. h. aufgrund der zu erwartenden Zahl der beförderten Personen (Art. 30 PBG und Art. 5, 7 und 8 ARPV). Es wird auch auf «die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden» (Art. 6 ARPV) und auf die Zielsetzungen bezüglich der Raumplanung und des Umweltschutzes abgestimmt.

In Abwägung all dieser Aspekte, die sich aus der Regionalpolitik ergeben, legt das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Kriterien für die minimale Wirtschaftlichkeit der Linien fest. Dazu hat es ein schweizweites, auf Indikatoren und Kennzahlen gestütztes System eingerichtet, mit dem die Qualität der Leistungen des regionalen Personenverkehrs gemessen werden soll (Art. 9, 12 und 20 ARPV). Die Indikatoren (Vollkosten, Erlöse, Abgeltung, Personenkilometer, produktive Stunden usw.) und die aus ihnen gebildeten Kennzahlen (Vollkosten, Erlöse oder Abgeltung bezogen auf die Personenkilometer oder die produktiven Stunden) werden in einem Dokument mit dem Titel "Leifaden Kennzahlen RPV" (RPV= regionaler Personenverkehr) definiert. Sobald die realen Ergebnisse eines Jahres einmal vorliegen, vergleicht das BAV die Kennzahlen zwischen den Linien derselben Kategorie und zwischen den Unternehmen (wobei die Linien für jedes Unternehmen zusammengefasst werden). Die Ergebnisse stellt es den Unternehmen und Kantonen zur Verfügung, wobei die Anonymität von Drittunternehmen gewahrt bleibt. Damit ein Vergleich möglich ist, müssen die Transportunternehmen den regionalen Personenverkehr aus den übrigen Sparten ihrer Betriebskosten- und Leistungsabrechnung herauslösen und eine Linienerefolgsrechnung präsentieren können (Art. 35 PBG und Art. 29 ARPV). Die Vergleiche dienen dem Kanton und dem BAV in den Verhandlungen mit den Transportunternehmen als Unterstützung zur Formulierung ihrer Forderungen. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die oben genannten Indikatoren und Indexe nicht mit dem vom BAV umgesetzten Qualitätsmanagementsystem (Quality Management System, abgekürzt QMS) in Verbindung stehen.

#### Entwicklung des Finanzrahmens des Bundes

Das BAV, der Kanton und die Transportunternehmen einigen sich also auf ein Verkehrsangebot, das der Nachfrage angemessen ist und bestimmte Kriterien der Wirtschaftlichkeit erfüllt. Daraufhin verpflichten sich die Besteller, den Unternehmen «die laut Planrechnung ungedeckten Kosten» (Art. 28 PBG), d. h. also das voraussichtliche

Betriebsdefizit, abzugelten. Dieses Defizit wird in die mehrjährige Haushaltsplanung des Bundes (für die Fahrplanperiode) aufgenommen, und auch die Aufteilung zwischen den beiden co-finanzierenden Bestellern wird darin vorgesehen, unter Beachtung der den Kantonen zur Verfügung gestellten Mittel (gemeinhin Kantonsquote genannt).

Aufgrund fehlender Mittel, aber auch weil viele Kantone und Agglomerationen ihre regionalen und städtischen Verkehrssysteme stark ausgebaut haben, ist der Bund nicht immer in der Lage, die von den Kantonen gewünschten Beteiligungen am Regionalverkehr in vollem Umfang zu finanzieren. Das UVEK, durch das BAV, kann die den Kantonen zur Verfügung gestellten Finanzrahmen nicht mehr ergänzen und kann daher die Bundesbeteiligung nicht immer in dem von den Kantonen gewünschten Ausmass weiter erhöhen. Ausserdem prüft es nun daher jeden einzelnen Antrag eines Kantons auf Erhöhung des ihm zugewiesenen Rahmens noch viel genauer und duldet Anpassungen nur noch, wenn diese den vom Bund festgelegten Bedingungen exakt entsprechen.

### Vergleich zwischen den Westschweizer Kantonen

Aus den gesetzlichen Grundlagen des Bundes geht hervor, dass sich das BAV, die Kantone und die Unternehmen auf ein Angebot im öffentlichen Regionalverkehr einigen müssen. Jeder Kanton entscheidet dann für sich, ob er die Gemeinden oder weitere Körperschaften zu einer Beitragsleistung am kantonalen Anteil heranziehen will. Alle Westschweizer Kantone, mit Ausnahme des Stadtkantons Genf, entschieden sich dafür, die Gemeinden in die Pflicht zu nehmen, jeder in einem auf sich abgestimmten und in einem kantonalen Gesetz festgelegten Ausmass, im Falle des Kantons Wallis im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr.

Über das gemeinsam bestellte Angebot hinaus können der Bund, der Kanton oder die Gemeinde ein zusätzliches Angebot bestellen. In diesem Fall verpflichtet sich der Besteller dieser Angebotserweiterung, für die Abgeltung der ungedeckten Kosten alleine aufzukommen (Art. 28 PBG). Bis 2012 überschritt der Kanton Wallis seine ihm vom Bund zugewiesene Kantonsquote nie. Dieser Fall trat zum ersten Mal mit der 2013 beginnenden Fahrplanperiode ein, insbesondere aufgrund einer Angebotsverdichtung, die über das gemeinsam bestellte Angebot hinausging (für die Einführung des Halbstundentakts zu Hauptverkehrszeiten des RegionAlps zwischen Brig und Monthey).

Artikel 36 PBG beschreibt schliesslich, was geschehen soll, wenn das Betriebsdefizit unter- oder überschätzt worden ist. Wenn ein Unternehmen in einer abgeltungsberechtigten Sparte ein Defizit verzeichnet, das die Höhe der Abgeltung übersteigt, so verantwortet das Unternehmen diesen Fehlbetrag selbst und trägt ihn auf die neue Rechnung vor. Fällt das Defizit dagegen tiefer als die erhaltene Abgeltung aus, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zu.

Im interkantonalen Vergleich, zum Beispiel für die Kantone der Westschweiz, erhalten die Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg und Waadt eine Bundesbeteiligung, die gleich hoch oder leicht höher ist als der nationale Durchschnitt (50%), die Kantone Wallis und Jura erhalten einen höheren Beitrag, während der Kanton Genf mit einem vom Bund übernommenen Anteil von 30% der am wenigsten beachtete der Westschweizer Kantone ist. Die Bundes- und Kantonsbeteiligungen sind gemäss Art. 29 ARPV geregelt. Sie werden mindestens alle vier Jahre anhand der Formel in Anhang 1 der ARPV berechnet. Der Rest des Betriebsdefizits wird von den Kantonen gedeckt, die einen Teil davon gemäss ihrer spezifischen kantonalen Gesetzgebung auf die Gemeinden abwälzen.

Die Walliser Gemeinden beteiligen sich mit 5.2 % an der gesamten Abgeltung (das sind 14 % der Kantonsquote von 37 %), gegenüber den 8 % der jurassischen Gemeinden und den 13 bis 18 % der Gemeinden in den übrigen Westschweizer Kantonen. Gemäss neuem Vorschlag erhöht sich die Beteiligung auf 11.1 % (das sind 30 % des Kantonsanteils von 37 %), was im interkantonalen Vergleich immer noch niedrig ist.

### 3.2. Agglomerations- und Ortsverkehr

In den letzten 20 Jahren haben die Agglomerationen und die interkommunale Zusammenarbeit stark an Bedeutung gewonnen, vor allem in Bezug auf die Planung und Finanzierung des Angebots im öffentlichen Verkehr.

### 3.3. Kantonale Luftfahrtstrategie

Im Anschluss an die Vernehmlassung einigte sich die Delegation des Staatsrates des Flughafens schliesslich darauf, die spezifischen Artikel über die kantonale Luftfahrtstrategie aus dem vorliegenden Gesetzesentwurf zu streichen. Die Argumente, die zu dieser Entscheidung geführt haben, sind :

- Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung haben deutlich gemacht, dass der Luftfahrtbereich in einem Gesetz über den öffentlichen Verkehr nur schwerlich berücksichtigt werden kann. Es erscheint daher ausgewogener, dass sich das GöVALV auf den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr konzentriert.
- Es wurden Fragen zum vorgeschlagenen Finanzierungsmodell, insbesondere zur Beteiligung der Gemeinden, aufgeworfen. Diese Fragen verdienen nach Ansicht des Staatsrats Antworten, die im Zusammenhang mit den Vorteilen einer Flughafeninfrastruktur stehen, sei es auf touristischer, wirtschaftlicher oder auch akademischer Ebene, und daher eine spezifische parlamentarische Debatte zu diesem Thema.
- Die vom Staatsrat gewünschte Governance, d. h. eine Public-Private Partnership (PPP-I), erfordert ein Ad-hoc-Gesetz (Lex specialis) für die Schaffung einer solchen Einheit (öffentlich-rechtliche Gesellschaft).
- Angesichts der Bedeutung des Dossiers ist der Staatsrat der Ansicht, dass es gerechtfertigt ist, eine Ad-hoc-Gesetzesgrundlage für diesen Bereich zu schaffen. Die Arbeiten an einem solchen Gesetz werden daher unter der Leitung des für die Wirtschaft zuständigen Departements fortgesetzt.

### 3.4. Alltagslangsamverkehr

Der Staatsrat, auch in Reaktion auf die vom Grossen Rat geäusserten Erwartungen (s. insbesondere Motion 5.0454), will eine gesetzliche Grundlage für den Alltagslangsamverkehr schaffen, in Ergänzung zum Freizeitlangsamverkehr, der Gegenstand eines eigenen Gesetzes, des GWFV, ist.

### 3.5. Mobilität von besonderer Bedeutung

Um dessen Praxis zu präzisieren und ihn nach dem multimodalen Prinzip auszurichten, muss die heutige gesetzliche Grundlage ausgebaut werden, um den Herausforderungen besser gerecht werden zu können.

### 3.6. Reorganisation des Finanzierungs-/Subventionierungssystems

Um das Finanzierungssystem überschaubarer zu machen, wird eine Vereinfachung und Harmonisierung der Beteiligungen vorgeschlagen. Dies erlaubt es auch, die Entwicklungen der institutionellen Strukturen nachzuvollziehen, wie die Entwicklung der Agglomerationsprojekte, was die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs betrifft, und die interkommunale Zusammenarbeit, was die Finanzierung des Ortsverkehrs betrifft.

## Klärung der Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Institutionen

Ein Hauptanliegen dieser Totalrevision des GöVALV ist die Festlegung der Aufgabenteilung im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Die Aufgaben werden klar und verständlich zwischen den verschiedenen Akteuren aufgeteilt: dem Kanton, den Gemeinden, den konzessionierten Unternehmen und den Infrastrukturbesitzern.

### 3.7. Revision des kantonalen Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV) und des kantonalen Strassengesetzes (StrG)

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr wird Bestimmungen zum Alltagslangsamverkehr enthalten, in Ergänzung zum GWFV, das den Freizeitlangsamverkehr regelt. Das GWFV wird durch die Revision des GöVALV angepasst und aktualisiert. Dasselbe gilt für das StrG, da die Bestimmungen des vorliegenden GöVALV-Vorentwurfs nach Anpassungen des StrG verlangen.

## **4. Gliederung des Vorentwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr**

Der Vorentwurf des Gesetzes gliedert sich in sechs Kapitel. Das erste Kapitel befasst sich mit den allgemeinen Bestimmungen, das zweite mit dem öffentlichen Verkehr das dritte Kapitel den Alltagslangsamverkehr. Das vierte Kapitel befasst sich mit der so genannten Mobilität von besonderer Bedeutung. Kapitel fünf und sechs behandeln die Zuständigkeiten und das Verfahren sowie die Übergangs- und Schlussbestimmungen.

### 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Dieses Kapitel enthält die allgemeinen Aspekte des vorliegenden Entwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Insbesondere legt es den Geltungsbereich, den Zweck und die kantonalen Befugnisse fest.

### 2. Kapitel: Öffentlicher Verkehr

Dieses Kapitel ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste befasst sich mit dem regionalen Personenverkehr, der zweite Abschnitt befasst sich mit dem Agglomerations- und dem Ortsverkehr.

### 3. Kapitel: Alltagslangsamverkehr

Dieses Kapitel steckt den gesetzlichen Rahmen für den alltäglichen Langsamverkehr ab, insbesondere durch die Einrichtung eines kantonalen Radverkehrsnetzes und die Festlegung der Prinzipien für die Subventionierung der Gemeinden in diesem Bereich. Die diesbezüglichen Bestimmungen ergänzen das Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs, das den Freizeitlangsamverkehr regelt.

### 4. Kapitel: Mobilität von besonderer Bedeutung

Dieses Kapitel schafft die gesetzliche Grundlage für die Subventionierung von Infrastrukturen, den Betrieb und die Fördermassnahmen für eine Mobilität von besonderer Bedeutung, an welcher der Kanton ein besonderes Interesse hat.

### 5. Kapitel: Kompetenzen und Verfahren

Dieses Kapitel ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt legt die Kompetenzen des Staatsrates, des für die Mobilität zuständigen Departements, der für die Mobilität zuständigen Dienststelle, der Planungsregionen und der Verkehrskommission fest. Der zweite Abschnitt hält den Rechtsmittelweg für Verfahren fest.

## 6. Kapitel: Übergangs- und Schlussbestimmungen

Das letzte Kapitel des Gesetzesentwurfs enthält die Bestimmungen über seinen Vollzug und führt die Änderungen am Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs auf.

## **5. Kommentare zu den einzelnen Artikeln des Entwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr**

### 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

#### **Art. 1** Geltungsbereich und Zweck

Absatz 1 legt den Geltungsbereich des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr auf den Rahmen der dem Kanton von der Bundesgesetzgebung überlassenen Kompetenzen fest. Das Gesetz regelt den öffentlichen Verkehr, den Alltagslangsamverkehr, den Bereich des Luftverkehrs und die Mobilität von besonderer Bedeutung.

Absatz 2 bestimmt die Zwecke des Gesetzes und zählt diese auf: ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, unter Berücksichtigung der Prinzipien der Wirtschaftlichkeit, Sozialpolitik und Nachhaltigkeit, der Anforderungen des Umweltschutzes, der rationellen Boden- und Energienutzung, der angemessenen und sinnvollen Raumordnung sowie der gegenseitigen Ergänzung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Der Langsamverkehr steht für den Individualverkehr, der seinen Antrieb aus Muskelkraft oder umweltschonender Motorisierung bezieht und somit Fortbewegungsarten, wie zu Fuss gehen, Rad- oder E-Trotinettefahren (Mikromobilität) umfasst.

In Absatz 4 werden die Modalitäten und Bedingungen für kantonale Subventionen und Beteiligungen festgesetzt.

In Absatz 5 werden die Modalitäten und Bedingungen für die Beitragserhebung der Gemeinden festgesetzt.

In Absatz 6 werden die Befugnisse und Zuständigkeiten des Staatsrates, des für die Mobilität zuständigen Departements, der für die Mobilität zuständigen Dienststelle, der Planungsregionen, der sozioökonomischen Regionen (Einteilung gemäss Art. 7 des Gesetzes über die Regionalpolitik), der Agglomerationen, der Gemeinden und der Transportunternehmen festgesetzt.

#### **Art. 2** Dem Kanton vorbehaltene Rechte

Absatz 1 beauftragt den Kanton, in den Richtlinien des Regierungsprogramms die Grundsätze und Ziele seiner kurz-, mittel-, und langfristigen Mobilitätspolitik festzulegen.

Absatz 2 gibt dem Kanton die Möglichkeit, Subventionen, wie Abgeltungen oder Finanzhilfen, zu gewähren.

Absatz 3 gibt dem Kanton die Möglichkeit, sich an Transportunternehmen zu beteiligen.

Absatz 4 gibt dem Kanton die Möglichkeit, sich organisatorisch und finanziell an Tarifverbänden und an der Umsetzung anderer Tarifmassnahmen zu beteiligen, welche die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen und fördern sollen.

Absatz 5 gibt dem Kanton die Möglichkeit, Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Alltagslangsamverkehrs und des nachhaltigen Verkehrs durchzuführen, zu unterstützen oder zu koordinieren.

Absatz 6 gibt dem Kanton den Auftrag, das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs einzurichten. Somit verwaltet er die Einrichtung, die Signalisation, den Unterhalt und die Beibehaltung des Netzes in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, insbesondere, wenn kommunale Verkehrswege betroffen sind. Bestimmte Unterhaltsaufgaben kann das Departement an die Gemeinden oder an Dritte delegieren. Die Delegation wird im Amtsblatt veröffentlicht.

### **Art. 3** Bewilligungen zur Personenbeförderung

In Absatz 1 wird in Anwendung der eidgenössischen Bestimmungen der Grundsatz festgelegt, dass für die von Unternehmen oder Privatpersonen gewerbsmässige Durchführung von Fahrten, die nicht der eidgenössischen Konzessionspflicht unterstehen, kantonale Bewilligungen erteilt werden.

Absatz 2 ermächtigt den Staatsrat, das Vernehmlassungs- und Bewilligungsverfahren zu regeln und den Gebührentarif für das Verfahren festzusetzen.

### **Art. 4** Rechtsform der Subvention

Artikel 4 legt die Form der Subventionsvergabe fest, nämlich durch einen Entscheid oder durch eine öffentlichrechtliche Vereinbarung. Die zuständige Behörde bestimmt sich nach dem Finanzhaushaltsgesetz vom 24. Juni 1980 (FHG).

### **Art. 5** Vorbehalt des Subventionsgesetzes

Artikel 5 weist darauf hin, dass die Bestimmungen des Gesetzes gelten, soweit sie dem Subventionsgesetz nicht widersprechen. Darüber hinaus ergänzt das Subventionsgesetz das vorliegende Gesetz.

### **Art. 6** Vorbehalt des Finanzhaushaltsgesetzes des Kantons

Artikel 6 weist darauf hin, dass für Subventionen, die nach dem vorliegenden Gesetz gewährt werden, das Finanzhaushaltsgesetz vom 24. Juni 1980 (FHG) anwendbar ist.

## 2. Kapitel: Öffentlicher Verkehr

### 1. Abschnitt: Regionaler Personenverkehr

### **Art. 7** Begriff

Absatz 1 definiert den regionalen Personenverkehr als Personenverkehr innerhalb des Kantons sowie als den interkantonalen und internationalen Personenverkehr, welcher der Erschliessung des Kantonsgebiets dient.

In Absatz 2 wird präzisiert, dass der Regionalverkehr eine Erschliessungsfunktion erfüllt, wenn er ganzjährig bewohnte Ortschaften erschliesst. Diese Definition leitet sich aus der Definition der Erschliessungsfunktion aus dem Gesetz des Bundes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 und dessen Verordnung vom 4. November 2009 ab.

### **Art. 8** Angebot des regionalen Personenverkehrs

Absatz 1 überträgt dem Kanton die Verantwortung für die Planung des Angebots im öffentlichen Verkehr in Koordination mit dem Bund oder gegebenenfalls mit anderen Kantonen und/oder beteiligten Partnern.

In Absatz 2 wird erläutert, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den beteiligten Institutionen regionale, kantonale und/oder interkantonale Planungskonzepte ausarbeiten kann, die der regionalen Angebotsplanung als Grundlage für deren Festlegung und Entwicklung dienen.

Absatz 3 verlangt von den Bestellern des öffentlichen Verkehrsangebots, dass sie die Modalitäten zur Ausarbeitung des Angebots und der Tarife sowie den Mindestgrad der Auslastung und Kostendeckung in Richtlinien festlegen.

In Absatz 4 wird präzisiert, dass der Kanton mit den Transportunternehmen öffentlichrechtliche Vereinbarungen abschliesst, welche den Vollzug des Angebots erlauben.

Absatz 5 erlaubt es den Gemeinden oder Dritten, in Ergänzung zum von Kanton und Bundesamt für Verkehr genehmigten Angebot, mit den Transportunternehmen zusätzliche Leistungen oder Tarifierleichterungsmassnahmen zu vereinbaren, sofern sie die ungedeckten Mehrkosten in vollem Umfang selber tragen. Die zusätzlichen Leistungen oder Tarifierleichterungsmassnahmen sind in der Vereinbarung aufzuführen.

**Art. 9**                    Allgemeine Bedingungen für die Gewährung einer Subvention  
Im ersten Absatz wird festgehalten, dass der Kanton den Transportunternehmen Subventionen gewähren kann, sofern diese eine Leistung von öffentlichem Interesse im Bereich des öffentlichen Verkehrs erbringen, die vom Kanton bestellt worden ist.

Absatz 2 schreibt vor, was das Vordossier der Vereinbarung im Wesentlichen enthalten muss.

In Absatz 2 wird festgehalten, dass die Belegdokumente im Vordossier der Vereinbarung die entsprechenden Anforderungen des Bundes erfüllen müssen, insbesondere die Vorgaben zur Angebotsbestellung, die vom Bund herausgegeben und vom Kanton präzisiert werden.

Absatz 4 bestimmt, dass das Transportunternehmen die Planrechnungen innert der Frist präsentieren muss, die in den jährlich herausgegebenen Vorgaben des Bundes zur Bestellung des Angebots im Regionalverkehr festgesetzt werden.

**Art. 10**                  Investitionssubventionen  
Absatz 1 sieht vor, dass nach Abzug der vom Bund geleisteten Beiträge der Kanton den Transportunternehmen Subventionen für die Finanzierung von Investitionen von bis hundert Prozent des verbleibenden Restbetrags gewähren kann.

Absatz 2 gibt eine nicht abschliessende Liste der Investitionssubventionen wieder.

Absatz 3 präzisiert, dass die in Absatz 2 aufgeführten Subventionen einem der folgenden Zwecke dienen müssen:

- a) dem Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr;
- b) der Steigerung der Effizienz;
- c) der Aufrechterhaltung oder Erhöhung der Betriebssicherheit;

**Art. 11**                  Betriebssubventionen  
Absatz 1 hält fest, dass der Kanton in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht den Transportunternehmen Subventionen für die geplanten ungedeckten Kosten gewährt.

In Absatz 2 wird erläutert, in welchen Fällen der Kanton Transportunternehmen Subventionen für geplante ungedeckte Kosten für Leistungen gewähren kann, die vom Bund nicht subventioniert werden, sofern diese vom Kanton und den Gemeinden anerkannt sind, weil sie der Erhaltung der Bevölkerung oder der wirtschaftlichen Entwicklung in einer Randregion dienen.

Absatz 3 hält fest, dass sich die nach Absatz 2 dieses Artikels gewährte Subvention auf maximal fünfzig Prozent der geplanten ungedeckten Kosten belaufen darf. Zur Festlegung des Subventionssatzes kommen quantitative Kriterien zur Anwendung, wie die Zahl der

Reisenden oder der Kostendeckungsgrad durch Einnahmen der Reisenden. Die unter Buchstaben a) und b) beschriebenen Leistungen können vom Kanton im Rahmen der Vereinbarung mit dem Unternehmen als subventionsberechtigt anerkannt werden.

**Art. 12** Ausweis des Spartenerfolgs

Diese Bestimmung hält fest, dass die Darstellung des Ergebnisses bei Subventionen in analoger Anwendung der in der Bundesgesetzgebung vorgesehenen Grundsätze, d.h. nach Art. 36 PBG und Art. 29 ARPV, erfolgen muss.

**Art. 13** Beitragserhebung bei den Gemeinden

In Absatz 1 wird festgehalten, dass sich die Gemeinden als Nutzniesserinnen der Leistungen im Regionalverkehr mit dreissig Prozent an der kantonalen Betriebssubvention nach Art. 11 beteiligen.

Absatz 2 beauftragt die zuständige Behörde mit der Erstellung einer jährlichen Tabelle der Aufteilung der kantonalen Betriebssubvention, aus welcher der Anteil des Kantons und der Anteil der Gemeinden hervorgeht.

**Art. 14** Aufteilungsverfahren

Absatz 1 beauftragt die zuständige Behörde, die Beitragshöhen der einzelnen Gemeinden in einem alleinigen Entscheid über alle Gemeinden festzusetzen. Kommt es in einem Fall zu einer Anfechtung, treten die unangefochtenen Beiträge dennoch in Kraft. Das soll heissen, dass wenn eine oder mehrere Gemeinden den Entscheid anfechten, der Entscheid betreffend die unangefochtenen Teile des Entscheids, im Wesentlichen die Beträge der anderen Gemeinden, rechtskräftig bleiben.

Absatz 2 hält fest, dass die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden nach der jeweiligen sozioökonomischen Region erfolgt.

Absatz 3 legt fest, dass für die Linien des Regionalverkehrs, ohne Bahnlinien, die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Gemeinde und des in Art. 16 definierten Koeffizienten für die Erschliessungsgüte erfolgt.

Absatz 4 besagt, dass für die Bahnlinien des Regionalverkehrs die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Gemeinde und des in Art. 17 definierten Koeffizienten für die Erschliessungsgüte der Bahn erfolgt.

**Art. 15** Bevölkerungszahl

Diese Bestimmung erklärt, wie die für die Aufteilung berücksichtigte Bevölkerungszahl ermittelt wird: es ist die Zahl der ständigen Wohnbevölkerung, die von der dafür zuständigen Behörde, dem Kantonalen Amt für Statistik und Finanzausgleich, für den 31. Dezember des Vorjahres festgestellt worden ist.

**Art. 16** Koeffizient für die Erschliessungsgüte des Regionalverkehrs, ohne Bahnlinien

Diese Bestimmung definiert den Koeffizienten für die Erschliessungsgüte im Regionalverkehr. Bahnlinien sind davon ausgenommen, nicht aber Seilbahnen, die als Linien des öffentlichen Verkehrs dienen. Ermittelt wird der Koeffizient für die Erschliessungsgüte anhand des Angebots im Regionalverkehr auf dem Gebiet einer Gemeinde.

Abs. 1 Bst. a: Als «Werktage» gelten die Tage von Montag bis Freitag. Das dürfte auf Gemeinden mit einem Halbstundentakt während der Verkehrsspitzen zutreffen.

Abs. 1 Bst. b: Das dürfte auf Gemeinden mit einem Verkehr im Stundentakt zutreffen.

**Art. 17** Koeffizient für die Erschliessungsgüte des regionalen Bahnverkehrs  
Diese Bestimmung definiert den Koeffizienten für die Erschliessungsgüte des regionalen Bahnverkehrs. Dieser wird anhand des Regionalbahnangebots auf dem Gebiet einer Gemeinde ermittelt.

## 2. Abschnitt Agglomerations- und Ortsverkehr

**Art. 18** Angebot im Agglomerations- und Ortsverkehr  
Diese Bestimmung überträgt die Verantwortung für die Planung des Angebots im Agglomerations- und Ortsverkehr den Gemeinden. Zudem hält Art. 12 des Gesetzes über das öffentliche Unterrichtswesen vom 4. Juli 1962 fest, dass die Gemeinden für Aufgaben in den Bereichen Transport, öffentlicher oder zugelassener Verkehr, Mahlzeiten und Unterkunft der Schüler der obligatorischen Schulen verantwortlich sind. In diesem Sinne führen sie auf ihre Kosten und zu den im Reglement vorgesehenen Bedingungen den Transport derjenigen Schüler der obligatorischen Schulen durch, die weite Wege zurücklegen müssen, um die Schule besuchen zu können.

**Art. 19** Begriff des Agglomerationsverkehrs  
Diese Bestimmung definiert, was man im Sinne dieses Gesetzes unter Agglomerationsverkehr versteht, nämlich die Beförderung von Personen innerhalb einer Agglomeration. In der Botschaft zur Totalrevision des Bundesgesetzes über die eidgenössische Volkszählung vom 29. November 2006, S. 140, wird zur Definition der Agglomeration folgendes bemerkt: «Der Bundesrat bezieht sich in seiner Agglomerationspolitik auf die Definition des BFS, ebenso wie der Schweizerische Städteverband (SSV) und der Kanton Bern in seiner Politik des Lastenausgleichs zwischen städtischen Zentren. Dagegen haben die Kantone Freiburg und Neuenburg ihre eigenen Definitionen und Strategien für die Agglomerationen festgelegt; andere Kantone bewegen sich ebenfalls in diese Richtung. «In der Eidgenössischen Volkszählung 2000, S. 149, ist festgehalten, was eine Stadt ist: «Städte sind Gemeinden mit mindestens 10'000 Einwohnern. » Das Bundesamt für Statistik (BFS) definiert eine Agglomeration wie folgt: "Eine Agglomeration ist eine Gruppe von Gemeinden mit insgesamt mehr als 20'000 Einwohnern (inkl. umgerechnete Hotelübernachtungen). Sie besteht aus einem dichten Zentrum und in der Regel aus einem Ring. Die Abgrenzung des Kranzes basiert auf der Intensität der Pendlerströme."

**Art. 20** Begriff des Ortsverkehrs  
Diese Bestimmung definiert im Sinne des vorliegenden Gesetzesentwurfs, was unter Ortsverkehr zu verstehen ist, nämlich die Beförderung von Personen, die eine örtliche Feinerschliessung innerhalb einer Gemeinde mit mindestens 3'000 Einwohnergleichwerten oder einem Verband der interkommunalen Zusammenarbeit, die mehrere Gemeinden vereint, sicherstellt.

Im Sinne dieses Gesetzes entspricht das Einwohnergleichgewicht der Summe aus der Anzahl der dauerhaft ansässigen Einwohner, der Anzahl der Einwohner in Zweitwohnungen, gewichtet durch die Berücksichtigung einer durchschnittlichen Auslastung der Zweitwohnungen von 30% der Zweitwohnungen und einer durchschnittlichen Belegung von zwei Personen pro Zweitwohnung, sowie der Anzahl der Touristen, gewichtet durch die Berücksichtigung einer durchschnittlichen Besetzung der Hotelbetten von 50%.

**Art. 21** Finanzierung der geplanten ungedeckten Betriebskosten  
In Absatz 1 wird festgehalten, dass die betreffenden Gemeinden die geplanten ungedeckten Kosten der Transportunternehmen tragen.

Die Absätze 2 und 3 besagen, dass sich der Kanton an der kommunalen Finanzierung beteiligen kann und benennen die Voraussetzungen dafür.

Absatz 4 hält fest, dass die Darstellung des Ergebnisses im Bereich der Subventionierung in analoger Anwendung der in der Bundesgesetzgebung vorgesehenen Grundsätze erfolgt, d.h. gemäss Art. 36 PBG und Art. 29 ARPV.

### 3. Kapitel: Alltagslangsamverkehr

#### **Art. 22** Begriff

Absatz 1 definiert den Alltagslangsamverkehr als Gesamtheit der Verkehrsarten, die der Fortbewegung im Alltag dienen für die Verkehrsmittel benutzt werden, die keinen Verbrennungsmotor haben und keine Treibhausgase ausstossen. Dazu gehören insbesondere der nicht motorisierte und/oder elektrisch unterstützte Zweiradverkehr, alternativ angetriebene Kleinfahrzeuge und der Fussgängerverkehr.

Absatz 2 weist darauf hin, dass der Langsamverkehr in der Freizeit Gegenstand einer Spezialgesetzgebung ist, nämlich des Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV).

#### **Art. 23** Kantonales Netz des Alltagsradverkehrs

Absatz 6 gibt dem Kanton den Auftrag, das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs zu entwickeln und zu erhalten.

Absatz 2 hält fest, dass die Bestimmungen des Strassengesetzes, insbesondere jene bezüglich der Genehmigung, der Signalisation und der Beitragsleistungspflicht für die Kantonsstrasse Saint-Gingolph – Oberwald, sinngemäss auf das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs anwendbar sind.

#### **Art. 24** Investitionssubventionen

Absatz 1 gibt dem Kanton die Möglichkeit, den Gemeinden für die Realisierung von Tief- und Hochbauinfrastrukturen, die dem Alltagslangsamverkehr und dessen Abstellflächen dienen, Subventionen zu gewähren.

Absatz 2 hält fest, dass sich die Höhe der Subvention auf bis zu fünfzig Prozent der Kosten zulasten der Gemeinde belaufen kann.

Absatz 3 benennt die Kriterien für die Gewährung der Subvention, welche deren Höhe vom kantonalen Interesse, von der Bedeutung der Strecke und vom Investitionsbetrag abhängig machen.

#### **Art. 25** Fördermassnahmen

Absatz 1 und 2 halten fest, dass der Kanton im Rahmen des Budgets Massnahmen und Aktionen zur Förderung des Alltagslangsamverkehrs durchführen, koordinieren oder unterstützen kann.

Absatz 3 definiert den Begriff der Fördermassnahme für den Alltagslangsamverkehrs als jede Aktion, die einen Anreiz zur Benutzung des Alltagslangsamverkehrs bilden kann, insbesondere Motivationskampagnen, wie zum Beispiel das Projekt Bike-Check oder auch die Pedibus-Kampagne.

Absatz 4 hält fest, dass die Fördermassnahmen nach den Kriterien der Nachhaltigkeit bewertet werden, in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Organisation der Räte und die Beziehungen zwischen den Gewalten vom 23. März 1996 (GORBG) und mittels des Beurteilungsinstruments Boussole 21.

### 4. Kapitel: Mobilität von besonderer Bedeutung

**Art. 26** Begriff der Mobilität von besonderer Bedeutung

Die Bestimmung definiert die Mobilität von besonderer Bedeutung als die Beförderung von Personen, Gütern und/oder Waren, die den Nachhaltigkeitszielen entspricht und für den Kanton von besonderem Interesse ist, in Übereinstimmung mit dem GORBG und mittels des Beurteilungsinstrument Boussole 21. Das Vorliegen eines besonderen Interesses anerkennt der Staatsrat in einem Entscheid. Als Beispiele sind zu erwähnen:

- Für den Personenverkehr, die Seilbahnverbindungen zwischen Ebene und Gebirge, die überwiegend den Bedürfnissen des Regional- oder Ortsverkehrs entsprechen; der saisonale Verkehr auf der Schiene, der Strasse oder dem See (Beispiele: Alpenpässe im Sommer, CGN-Shuttle); Umsteigeplattformen, der nicht ganzjährig betriebene interkantonale oder internationale Verkehr; innovative Verkehrsarten.
- Für den Güterverkehr (inkl. Autoverlad), intermodale Umschlagzentren, welche die Optimierung von Verkehrslogistikketten auf nationaler und internationaler Ebene erlauben, Förderung innovativer Güterverkehrsarten.

**Art. 27** Investitions- und Betriebskosten

Absatz 1 hält fest, dass der Kanton ausnahmsweise Investitionssubventionen im Zusammenhang mit Tiefbau, Infrastrukturen und Betriebsmitteln von besonderer Bedeutung an öffentliche Institutionen, Transportunternehmen oder an Dritte vergeben kann, deren Aufgaben als von besonderer Bedeutung anerkannt sind.

Absatz 2 hält fest, dass der Kanton ausnahmsweise Betriebssubventionen an öffentliche Institutionen, Transportunternehmen oder an Dritte vergeben kann, deren Wirken als von besonderer Bedeutung anerkannt worden ist.

Absatz 3 hält fest, dass sich diese Subvention auf bis zu fünfzig Prozent der Kosten zulasten des Antragstellers belaufen kann, ausgenommen der Güterverkehr, der interkantonale oder internationale Verkehr (Beispiele: Alpenpässe im Sommer, CGN-Shuttle, Autoverlad), die bis zu hundert Prozent subventioniert werden können.

**Art. 28** Fördermassnahmen

Absatz 1 gibt dem Kanton die Möglichkeit, im Rahmen des Budgets Massnahmen zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs durchzuführen oder zu koordinieren.

Absatz 2 gibt dem Kanton die Möglichkeit, im Rahmen des Budgets Förderaktionen von Dritten zu unterstützen, die im Bereich des nachhaltigen Verkehrs aktiv sind.

Absatz 3 präzisiert den Begriff der Fördermassnahme im nachhaltigen Verkehr als jede Aktion, die einen Anreiz zur Benutzung des nachhaltigen Verkehrs bildet, namentlich Motivationskampagnen, wie zum Beispiel das Projekt «Luft Rein» oder das Projekt «Jeunes à ski», das vom Departement für Bildung und Sport getragen wird.

Absatz 4 hält fest, dass die Fördermassnahmen nach den Kriterien der Nachhaltigkeit bewertet werden, in Übereinstimmung mit dem GORBG und mittels des Beurteilungsinstruments Boussole 21.

**Art. 28** Beitragsleistung der Gemeinden

Absatz 1 setzt die Beteiligung der Standortgemeinden (Standortgemeinden im Sinne des Gesetzes zur Standortbestimmung und Beteiligung der Standortgemeinden für die kantonalen Schulen der tertiären Stufe vom 11. November 1999) an kantonalen Subventionen nach Artikel 31 für Investitions- und/oder Betriebssubventionen für den nachhaltigen Verkehr auf dreissig Prozent fest.

Absatz 2 schreibt vor, dass die zuständige Behörde in einem alleinigen Entscheid für alle Standortgemeinden den Beitrag jeder einzelnen festsetzt, unter Vorbehalt des Grundsatzes der Kostendeckung und der Gleichwertigkeit.

5. Kapitel                    Kompetenzen und Verfahren :  
1. Abschnitt                Kompetenzen:

**Art. 29**                    Grosser Rat

Dieser Artikel behandelt die Befugnisse des Grossen Rate, das heisst:

In Buchstabe a die jährliche Bewilligung auf dem Weg des ordentlichen Finanzhaushaltes die zum Vollzug des vorliegenden Gesetzes erforderlichen Kredite; In Buchstabe b die periodische Behandlung der Ziele der kantonalen Verkehrspolitik sowie der Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in Buchstabe c die Festlegung der kantonalen Beiträge an die Finanzierung der Investitionen durch Beschluss.

**Art. 30**                    Staatsrat

Diese Bestimmung benennt die Kompetenzen des Staatsrates und führt sie in einer nicht abschliessenden Liste auf.

**Art. 31**                    Departement

Diese Bestimmung benennt die Kompetenzen des für die Mobilität zuständigen Departements und führt sie in einer nicht abschliessenden Liste auf.

**Art. 32**                    Dienststelle

Diese Bestimmung benennt die Kompetenzen der für die Mobilität zuständigen Dienststelle und führt sie in einer nicht abschliessenden Liste auf.

**Art. 33**                    Kantonale Planungsregionen

Dieser Artikel hält fest, dass die kantonalen Planungsregionen vom Staatsrat festgelegt werden, und er bestimmt die Modalitäten für die Beteiligung, die Organisation und die Funktionsweise.

Unter einer Planungsregion versteht man ein zusammenhängendes Gebiet, in dem ein öffentliches Verkehrsangebot festgelegt wird.

Durch Absatz 4 dieses Artikels kann das Sekretariat dieser Regionen auf Mandatsbasis an regionale Einheiten wie die RWO Regions und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG, Antenne Région Valais romand (ARVr) und Chablais Région delegiert werden.

**Art. 34**                    Verkehrskommission

Dieser Artikel bestimmt die Rolle, die Aufgaben, die Organisation, die Zusammensetzung und die Funktionsweise der Verkehrskommission.

2. Abschnitt : Verfahren

**Art. 35**                    Rechtsmittel

Diese Bestimmung hält fest, dass das Gesetz über das Verwaltungsverfahren (VVRG) und die Verwaltungsrechtspflege anwendbar ist, sofern das Verfahren nicht durch die Bestimmungen des Bundesrechts oder des massgebenden Verfahrens geregelt wird.

Kapitel 6 Übergangs- und Schlussbestimmungen :

**Art. 36**                    Vollzugsbestimmungen

Diese Bestimmung ermächtigt den Staatsrat, die zum Vollzug des Gesetzes notwendigen Bestimmungen zu erlassen.

**Art. 37** Übergangsbestimmung

Der Abschnitt 1 hält fest, dass die Bestimmungen des Gesetzes auf die Verfahren, die zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung des Gesetzes bereits eingeleitet worden sind, anwendbar sind. Dadurch können derzeit laufende Angelegenheiten geregelt werden, und es wird verhindert, dass es zu einer Grauzone zwischen den beiden Gesetzen kommt.

Absatz 2 legt fest, dass die Beteiligung des Kantons am Betriebsdefizit und an den Investitionen der Flughäfen von kantonalen Bedeutung bis zum Inkrafttreten eines speziellen kantonalen Gesetzes auf 50 Prozent festgelegt bleibt. Die kantonale Luftfahrtstrategie wird in Blatt D8 des kantonalen Richtplans festgelegt.

**Art. 38** Gesetzesänderungen und -aufhebungen

Diese Bestimmung hebt das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 28. September 1998 auf und ändert das GWFV und das StrG, insofern dies durch den vorliegenden Gesetzesentwurf erforderlich ist.

**Art. 39** Inkrafttreten

Diese Bestimmung weist darauf hin, dass die Gesetzesvorlage dem fakultativen Referendum unterstellt ist und dass der Grosse Rat dessen Inkrafttreten festlegen wird.

**6. Aufhebung und Abänderung von Erlassen**6.1. Aufhebung

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 28. September 1998 ist aufgehoben

6.2. Gesetzesänderungen

Aufgrund dieses Vorentwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr sind Änderungen am Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs vom 14. September 2011 (GWFV) erforderlich. Einige dieser Änderungen bedürfen eines Kommentars:

Artikel 2 Absatz 1 GWFV wurde geändert, um ausdrücklich auf das neue GöVALV zu verweisen, das den Alltagslangsamverkehr regelt. Ferner wurde präzisiert, dass als Weg des Freizeitverkehrs jeder Weg gilt, der einer im allgemeinen nicht motorisierten Art der Fortbewegung dient. Diese Präzisierung ist notwendig, weil bestimmte Arten des motorisierten Verkehrs zum Geltungsbereich des GWFV gehören können. Das gilt zum Beispiel für leichte Elektrowelos.

Artikel 2 Absatz 3 Bst. b GWFV wurde geändert, um eine begriffliche Verwirrung zwischen den Radstrecken der Wege des Freizeitverkehrs und den Radwegen und -streifen zu vermeiden, die vielmehr dem Alltagslangsamverkehr zuzuordnen sind. Ebenso ist hierzu anzumerken, dass die Radrouten für Velorennfahrer auch zum Geltungsbereich des GWFV gehören.

Artikel 13 Abs. 1 GWFV wurde geändert, weil die Formulierung «definitiv oder provisorisch» vor allem in Bezug auf den Artikel 10 GWFV Verwirrung stiftet. Der provisorische Ersatz eines Abschnitts zum Beispiel, der vorübergehend wegen landwirtschaftlicher Arbeiten oder Nutzung gesperrt werden muss, wird in Art. 10 GWFV geregelt. In diesem Sinne gewährleistet die Gemeinde die freie Begehbarkeit und die Sicherheit. Daraus folgt, dass die Gemeinde im Falle eines provisorischen Ersatzes eine vorübergehende Umleitung anbieten muss.

Im selben Artikel wurde das Adjektiv «gleichwertig» hinzugefügt, um die Art des Ersatzes zu präzisieren (auch in Bezug zum neuen Abs. 1bis). Der Ersatz muss vom gleichen Wert wie die aufgehobene Infrastruktur sein. Sollte der Wert der neuen Infrastruktur erheblich über jenem der aufgehobenen liegen, so muss der Verantwortliche für die Aufhebung nur den Teil der Arbeiten aufkommen, welche als Ausgleich für die aufgehobene Infrastruktur erforderlich ist.

Artikel 13 Absatz 2bis GWFV wurde hinzugefügt, um den Verfahrensablauf bei einem Ersatz zu präzisieren. Nach Artikel 3 GWFV sind die Gemeinden zuständig dafür, die Genehmigung von

Änderungen ihrer Wegpläne zu beantragen, ausser bei der Fahrradroute Oberwald - St-Gingolph, für welche der Kanton, durch die für die Mobilität verantwortliche Dienststelle, zuständig ist. Kommt es einmal vor, dass die Aufhebung von keiner der beiden nach Artikel 3 GWFV zuständigen Behörden ausgeht (also weder von der Standortgemeinde, noch von der für die Mobilität zuständigen Dienststelle), so muss der Urheber der Aufhebung die zuständige Behörde konsultieren. Bei dieser Konsultation kann die zuständige Behörde den Ersatz annehmen oder zurückweisen. Nimmt sie ihn an, so muss die nach Artikel 3 GWFV zuständige Behörde das Genehmigungsverfahren für eine Planänderung an einem Weg des Freizeitverkehrs einleiten.

Der geänderte Artikel 14 erweitert die Subventionierungsmöglichkeiten für den Freizeitverkehr.

Der neue Artikel 16a GWFV folgt der Systematik des kantonalen Gesetzes und lehnt sich an den Artikel 144 Absatz 1 des Gemeindegesetzes vom 5. Februar 2004 (GemG), welcher lautet: *«Die öffentlichrechtlichen Körperschaften sind der Aufsicht des Staatsrats unterstellt, der darüber wacht, dass sie sich verfassungs- und gesetzesgemäss verwalten»*.

## 7. Finanzielle und personelle Auswirkungen

### a. Finanzielle Auswirkungen

Diese Gesetzesreform hat vielfältige finanzielle Auswirkungen, die im folgenden Überblick dargestellt werden.

#### Regionaler Personenverkehr (RPV)

Betreffend die laufende Rechnung wird vorgeschlagen, die ungedeckten Kosten zu 70 % (heute 86 %) auf den Kanton und zu 30 % (heute 14 %) auf die Gemeinden zu verteilen.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
<b>Kanton</b>	86.0	70.0	-3.30
<b>Gemeinden</b>	14.0	30.0	+3.30

Betreffend den Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird vorgeschlagen, dass der Kanton diesen vollständig übernimmt, einschliesslich des Betriebskostenanteils an der Infrastruktur, zu welchem die Gemeinden derzeit einen Beitrag von 14 % am Kantonsanteil leisten.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
<b>Kanton</b>	86.0	100.0	+1.50
<b>Gemeinden</b>	14.0	0.0	-1.50

#### Agglomerationsverkehr (AV) und Ortsverkehr (OV)

Hier wird vorgeschlagen, die ungedeckten Kosten des Agglomerationsverkehrs zu 30 % (heute 15 %) dem Kanton und zu 70 % (heute 85 %) den Gemeinden zuzuschlagen.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
<b>Kanton</b>	15.0	30.0	+1.40
<b>Gemeinden</b>	85.0	70.0	-1.40

Hier wird vorgeschlagen, die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs zu 30 % (heute 0 %) dem Kanton und zu 70 % (heute 100%) den Gemeinden zuzuschlagen.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
<b>Kanton</b>	0.0	30.0	+1.50
<b>Gemeinden</b>	100.0	70.0	-1.50

#### Alltagslangsamverkehr

Es wird vorgeschlagen, einen gesetzlichen Rahmen einzurichten, um ein angemessenes kantonales Netz des Alltagslangsamverkehrs zu entwickeln und die Gemeinden mit Subventionen zu unterstützen. Es handelt sich hierbei um eine Aufgabe zulasten des Kantons. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind bereits in der integrierten Mehrjahresplanung enthalten.

### Finanzierung der Mobilität von besonderer Bedeutung

Es wird vorgeschlagen, einen Rahmen festzulegen, in welchem der Kanton Infrastrukturprojekte oder Mobilitätsangebote bis zu einer Höhe von 50 % unterstützen kann, die von besonderer Bedeutung sind. Es handelt sich hierbei um eine Aufgabe zulasten des Kantons. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind bereits in der integrierten Mehrjahresplanung enthalten.

### Zusammenfassung der finanziellen Auswirkungen:

	<b>Betrag [Mio. Franken]</b>
Öffentlicher Verkehr	1.1
Alltagslangsamverkehr	0.0
Mobilität von besonderer Bedeutung	0.0
<b>Total</b>	<b>1.1</b>

### b. Personelle Auswirkungen

Um die Aufgaben der Planung und des Ausbaus des Angebots im öffentlichen Verkehr wahrzunehmen, ist eine schrittweise Personalverschiebung bei den zuständigen Dienststellen vorgesehen. Auch für die sich entwickelnden neuen Aufgaben in Zusammenhang mit dem Alltagslangsamverkehr wird eine Anpassung beim vorhandenen Personalbestand vorgenommen.

In der Hoffnung, dass der Grosse Rat dem Beschlussentwurf, den wir ihm mit dieser Botschaft vorlegen, zustimmen wird, entbieten wir Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Sitten,

Der Präsident des Staatsrats: Frédéric Favre

Der Staatskanzler: Philipp Spörri

**Anhang:** Entwurf für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr  
Detailbericht der Vernehmlassung

ID	Etablie le	Par qui	Prise de position	Art.	Réponses / Remarques
1	17.08.2021	ARE Office fédéral du développement territorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Art. 1, al.2 : inclure la dimension territoriale de façon plus explicite. Au lieu de rationnelle et de judicieuse, nous proposons d'utiliser la terminologie utilisées dans l'Art. 1 de la LAT et de parler ainsi de « utilisation mesurée du sol » (en allemand : « haushälterisch »).</li> <li>Art. 1 al. 5 / Art. 13 / Art. 24 / Art. 28 / Art. 33 : nous proposons d'examiner si, outre aux communes, il faut également créer la possibilité d'exiger une contribution par des tiers ayant un intérêt particulier dans l'optique d'une compensation des plus-values résultantes (Art. 5 LAT).</li> <li>Art. 1, al.3 lettre a : « Elle vise, en particulier: a) à garantir un haut niveau de desserte à toutes les régions du territoire cantonal » □ Si possible préciser quand même qu'il n'est pas souhaitable que toutes les régions bénéficient d'un haut niveau de desserte mais en fonction de la typologie des différents types d'espace (cf. chapitre 3 de la partie Programme du plan sectoriel des transports qui sera adoptée per le Conseil fédéral cet automne).</li> <li>Art. 1, al. 3, lettre b : « Elle vise à encourager le transfert du trafic individuel motorisé des personnes et des marchandises vers les transports publics et la mobilité douce quotidienne » □ Cela vaut également pour la mobilité liée aux loisirs qui n'est pas forcément quotidienne. Ou alors il faudrait également préciser dans cet article que la mobilité de loisirs fait l'objet d'une législation spéciale (comme dans Art. 26)</li> <li>Art. 1, al. 3, lettre c : « Elle vise à améliorer la coordination entre les acteurs dans le domaine de divers modes de transports » □ Si possible, privilégier une formulation épicienne (à ex. « acteurs »)</li> </ul>	1	<p>OK pour l'utilisation "mesurée du sol"</p> <p>La subvention porte sur la demande de la commune, déduites les participations de tiers.</p> <p>OK, let. a modifié: "[...] un haut niveau de desserte, adaptée aux différentes typologies d'espace du territoire cantonale". Pour s'adapter à la typologie du Plan sectoriel des transports qui sera adopté par le CF en automne.</p> <p>La mention que la mobilité de loisirs fait l'objet d'une législation spéciale est rappelée par ailleurs.</p>
2	17.08.2021	ARE Office fédéral du développement territorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Art. 26 : « Au sens de la présente loi, on entend par mobilité douce quotidienne, l'ensemble des modes de transport destinés à la mobilité dite quotidienne, notamment le trafic deux-roues et le trafic piétons . » à Nous proposons de revoir la définition de « mobilité douce quotidienne ». A notre avis, la définition actuelle permettrait d'inclure aussi les motos, ce qui n'aurait pas de sens. Nous conseillons d'utiliser une définition plus explicite, comme par exemple : « Mobilité douce : ce terme désigne les déplacements réalisés avec des moyens de transport sans moteur à combustion et n'émettant pas de gaz à effet de serre. Il englobe la marche, le vélo et le vélo électrique, ainsi que les petits moyens de transports électriques (tels que trottinette électrique, skateboard électrique, segway, hoverboard, monoroue, etc.) ».</li> </ul>	26	L'ARE définit de cette manière la mobilité douce quotidienne. Le rapport et la loi a été adapté dans ce sens.
3	17.08.2021	ARE Office fédéral du développement territorial	Par ailleurs, il nous semble impératif aussi que l'OFT en tant que comandataire du transport régional de passagers exprime son opinion. Nous partons du fait que l'OFT a également déjà été invité par le Canton à prendre position.	Général	OK - OFT a également pris position.
4	11.08.2021	AVE - WBV Association Valaisanne des Entrepreneurs	<p>Nous avons bien reçu la consultation mentionnée en titre et vous en remercions. Par la présente, nous nous permettons de vous renvoyer à la réponse diligente par constructionvalais, association faitière de la construction, dont nous sommes membres, réponse à laquelle nous nous associons pleinement.</p> <p>Réponse à la consultation relative à l'avant-projet de la Loi sur les transports publics [LTP]</p> <p>L'Association Valaisanne des Entrepreneurs défend les entreprises du Secteur Principal de la Construction, à savoir du bâtiment et du génie civil. Ce segment économique offre plus de 8'800 places de travail, pour CHF 600 millions de salaires lesquels génèrent notamment près de CHF 200 millions d'impôts, CHF 60 millions de cotisations pour l'AVS et CHF 13 millions pour l'assurance chômage. Le chiffre d'affaires annuel dépasse CHF 1.5 milliard, ce qui représente plus de 8.5 % du Produit Intérieur Brut [PIB] valaisan.</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques.
5	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 1, al. 3, let. c, ch. 1, projet : ce ne sont pas des entreprises de transport qui sont concessionnées mais l'offre. C'est pourquoi nous recommandons de formuler plutôt le texte de la manière suivante : les entreprises de transport concessionnaires au bénéfice d'une concession pour le transport de voyageurs ou d'une autorisation cantonale (ci-après : les entreprises de transport).	1	OK - Art. 1 modifié.
6	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 7 projet : la définition du trafic régional voyageurs diffère de la définition du TRV dans la loi fédérale (art. 4 OITRV). De plus, la définition de l'avant-projet cantonal inclut le TRV, les grandes lignes et le trafic local. Sur le plan linguistique, il n'est pas clair si le « Kantonsgebiet/territoire » fait référence à l'ensemble du transport ou au transport intercantonal et international. Le terme de « fonction de desserte » est défini à l'al. 2 mais ce terme n'apparaît pas à nouveau dans l'ensemble de la loi et, à l'al. 1, il est mentionné différemment : « assurer une desserte du territoire ». Cela entraîne confusion et malentendu.	7	La formulation de l'al. 1 a été modifié et apporte les clarifications demandées.
7	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 8 projet : la responsabilité de la planification du trafic ferroviaire à voie normale est basée sur les dispositions de la LCdF (art. 48d) et les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Or, dans l'avant-projet cantonal, il est cité la « planification de l'offre de transports publics » sans détailler quel type de planification. De plus, l'art. 28, al. 4, LTV établit que la Confédération, les cantons et les communes peuvent commander d'autres offres, des améliorations de l'offre ou des réductions de tarif. Ils supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié. Par contre, dans l'art. 8, al. 5 de cet avant-projet, la différence entre les communes (= autorités publiques) et les tiers (= autorités non publiques) qui prennent en charge les prestations supplémentaires n'apparaît pas. Cela entraîne confusion et malentendu.	8	OK - Art. 8 modifié.
8	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 10 projet : il n'est pas clair de quelles « subventions octroyées par la Confédération », il s'agit. De plus, la Confédération effectue des contributions directes uniquement aux remontées mécaniques. On ne comprend pas la raison pour laquelle la création d'une nouvelle entreprise est un investissement.	10	Il s'agit de toutes les subventions possibles de la part de la Confédération, afin d'éviter le double subventionnement. Etant précisé qu'une subvention "s'entend de toute prestation en argent ou appréciable en argent qu'une collectivité publique alloue à un particulier ou à une autre autorité afin de financer ou de favoriser l'accomplissement d'une tâche publique ou d'une activité qui présente un intérêt public" (Jacques Dubey, Jean-Baptiste Zufferey, Droit administratif général, Bâle, 2014, n°1354).
9	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 11, al. 2, let. a, projet : dépassement de la quote-part. Selon l'al. 3, le canton ne peut financer qu'un maximum de 50 % des coûts non couverts planifiés. La formulation de cette phrase n'est pas claire. De plus nous nous demandons quelle est la raison de ce pourcentage et quel est le lien avec les régions périphériques. (Voir également ci-dessous point 6).	11	Cette subvention est uniquement cantonale couvrant deux cas de figure : épuiement du budget de la Confédération (let.a) ou quand un ou plusieurs critères de subventionnement de la Confédération ne sont pas remplis (let.b).
10	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 12 projet : l'art. 36 LTV règle l'utilisation du bénéfice et pas la présentation du résultat par secteurs. L'art. 29 de l'OITRV et l'OCEC règlent la présentation du résultat par secteurs.	12	Ok - Art. 12 et le rapport de la loi a été adapté en précisant les articles des lois fédérales 36 LTV et 29 OITRV.
11	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 13 projet : cet article établit qu'un dépassement de quote-part devrait être partiellement supporté par les communes, ce qui implique probablement que le dépassement de quota devrait être réparti proportionnellement entre toutes les lignes TRV du canton du Valais pour calculer quelle partie doit être financée par les communes, et cela sans avoir une logique/liaison directe avec les lignes étant donné que le dépassement de la quote-part concerne l'OFT et le canton et pas les lignes. Cela conduit à une énorme dépense supplémentaire qui n'apporte aucun bénéfice.	13	Nous retenons cette stratégie cantonale.
12	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 19 projet : selon la définition donnée par le projet cantonal du trafic d'agglomération, les lignes TRV comptent également comme trafic d'agglomération. Or, selon le projet du canton (art. 21) ce trafic doit être planifié et financé par les communes (art. 21), ce qui sous-entend qu'il n'y a pas de cofinancement par la Confédération comme tel est le cas pour les lignes du TRV. Nous nous ne comprenons pas le but de la distinction entre trafic local et trafic d'agglomération.	19	Il n'y a pas de lignes qui peuvent être qualifiées comme TRV et en même temps comme TA. Partant, une ligne n'a toujours qu'une seule qualification. Les TA sont les lignes qui sont reconnues par la Confédération. Les TU comprennent le trafic local à destination des communes hors périmètre reconnu par la Confédération.

13	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 35 projet : la Confédération ne conclut pas de conventions sur les associations tarifaires, mais elle doit les approuver. Cela entraîne confusion et malentendu.	35	L'art. 35 al. 1 let. c, auquel est fait référence, reprend l'esprit de l'actuel art. 15 al. 2 let. d LTP. En outre, l'art. 32 al. 1 OITRV stipule que " <u>Dans les communautés tarifaires, la Confédération et les cantons peuvent commander ensemble des offres sur des lignes du trafic régional de voyageurs et les indemniser sans dédommagement séparé pour les pertes de recettes, pour autant que [...]</u> ". Cette disposition récapitule sommairement les compétences des différentes entités énumérées, précisées et clarifiées dans le corps du texte de loi. La disposition de référence est l'art. 8 al. 5 de l'avant-projet qui lève les potentielles confusions.
14	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Art. 37 projet : le terme « région de planification » est utilisé ici, mais il ne s'agit pas des régions de planification au sens de l'art. 48, let. b et let. d, LCdF, mais des régions au sein des cantons. Cela entraîne confusion et malentendu.	37	Art. 48b LCdF : "[...] Le programme de développement stratégique est mis à jour à intervalles réguliers par la Confédération en concertation avec <u>les cantons des différentes régions de planification</u> et les entreprises ferroviaires concernées [...]". Art. 48d LCdF: "[...] En sa qualité de responsable du processus, l'OFT coordonne et dirige la planification des étapes d'aménagement. Il prend en compte les <u>planifications régionales</u> des cantons et associe les entreprises ferroviaires concernées. [...] Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. <u>Ils définissent</u> des régions de planification adéquates. [...]"  La LCdF a ses propres régions de planification à une échelle beaucoup plus grande, celle de toute la Suisse (art. 48b LCdF). En outre, la LCdF précise dans l'art. 48d qu'il s'agit des régions de planification <u>régionales</u> . Pour le surplus, la <u>compétence est donnée au Canton</u> pour justement définir des régions de planification adéquates.  l'art. modifié : "[...] <u>1</u> régions de planification cantonales [...]". Le rapport a été adapté dans ce sens.
15	04.08.2021	OFT Office fédéral des transports	Les points suivants contiennent des propositions de clarification pour le rapport explicatif formulées par l'Office fédéral des transports (version en français et en allemand) :  <b>1) p. 3</b> : « Tout en considérant ces aspects qui résultent de la politique régionale, l'Office fédéral des transports (ci-après OFT) fixe les conditions de la rentabilité minimale des lignes. Pour cela, il a mis en place un système national basé sur des indicateurs et des indices et destiné à évaluer la qualité des prestations du trafic régional de voyageurs (art. 9, 12 et 20 OITRV). ». Les indicateurs et les indices n'ont aucune liaison avec le système de mesure la qualité (QMS) mise en oeuvre par l'OFT.  <b>2) p. 3</b> : « Le DETEC, par l'OFT, ne peut plus compléter les enveloppes financières mises à disposition des cantons, et doit parfois réduire la participation fédérale au financement des coûts non couverts du trafic régional. ». La formulation n'est pas correcte. Il ne s'agit pas de devoir réduire la participation fédérale mais de ne pas pouvoir toujours augmenter davantage la participation fédérale dans la mesure souhaitée par les cantons.  <b>3) p. 4</b> : « On constate que les cantons de Berne, Fribourg, Neuchâtel et Vaud reçoivent une participation fédérale égale ou légèrement supérieure à la moyenne nationale (50 %), les cantons du Valais et du Jura reçoivent une contribution historiquement (fixé en 1996 basé sur la force financière, la longueur du réseau de chemin de fer « grandes lignes » et la population) plus importante, tandis que celui de Genève est le moins bien servi des cantons romands, avec une part prise en charge par la Confédération de 30 %. ». Les participations fédérales et cantonales ne sont pas historiques mais elles sont réglées selon l'art. 29 OITRV. Elles sont calculées au moins tous les 4 ans à l'aide de la formule indiquée à l'annexe 1 de l'OITRV.	Rapport explicatif	
16	07.07.2021	CCI Chambre Valaisanne de Commerce et d'Industrie	La Chambre valaisanne de commerce et d'industrie représente 70% des places de travail et 80% de l'économie cantonale. Nous avons l'avantage de vous présenter notre position en regard de l'objet cité en marge.  Nous soutenons l'avant-projet dans ses grandes lignes. Nous nous réjouissons particulièrement des bases jetées en vue de l'adoption d'une stratégie aéronautique cantonale. Cette étape constitue une précondition indispensable à la modernisation de la gouvernance de l'aéroport de Sion et l'adoption de son plan sectoriel d'infrastructure, gages de la survie de cette infrastructure à long terme.  Nous tenons rappeler ici l'importance économique et sociale de conserver une infrastructure aéronautique performante au coeur du Valais. En premier lieu, l'aéroport de Sion, dans ses dimensions civiles et militaires, offre non seulement un grand nombre de places travail directes, il fournit surtout des prestations de base essentielles à plusieurs secteurs économiques clés, comme le tourisme (transport passagers, sauvetage en montagne), l'agriculture (épandage), la construction (livraison en altitude) et l'innovation (start-ups, formation).  Enfin, il garantit une prestation sociale en termes de protection de la population. Pour le Valais, canton exposé aux catastrophes naturelles et dont les voies d'accès terrestres sont peu nombreuses et vulnérables, un accès aéroportuaire est d'une importance vitale en cas de coup suffisamment dur pour inviter une aide d'urgence nationale, voire internationale. Tous ces éléments justifient donc des réformes rapides et ciblées pour l'avenir de l'aéroport.	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.
17	19.08.2021	Association « vélo vs »	Par la présente, « vélo vs », association faîtière des usagers du vélo en Valais, souhaite se prononcer sur l'avant-projet de loi sur les transports publics (LTP).  Pour rappel, « vélo vs » a été fondée suite à la campagne pour la votation vélo en 2018 et regroupe les associations suivantes : ATE Valais, Fédération cycliste valaisanne, Pro Vélo Valais / Wallis, Pro VTT et TCS Valais. Elle représente ainsi l'ensemble des cyclistes valaisans et intègre toutes les associations actives dans la mobilité cyclable quotidienne.  En 2018, le Grand Conseil valaisan a accepté la motion demandant au Canton « d'adapter toute la législation cantonale traitant des différents aspects du vélo et de sa pratique » suite à l'introduction d'un nouvel article dans la Constitution fédérale en faveur du vélo.  En 2019, le Grand Conseil valaisan a accepté la motion demandant au Canton « de créer les bases légales nécessaires au développement de la mobilité douce quotidienne afin de définir clairement cette notion, de fixer des objectifs (...), de clarifier les compétences entre canton et communes, ainsi que les modalités de financement des infrastructures ».  « vélo vs » a analysé l'avant-projet de loi sous l'angle des deux motions citées en introduction.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
18	19.08.2021	Association « vélo vs »	L'avant-projet de loi propose d'intégrer à la loi actuelle sur les transports publics des nouveaux chapitres concernant des types de mobilité différente (aviation, mobilité douce). Nous avons de la peine à comprendre la logique de ce <u>regroupement, puisque la mobilité douce ne peut pas être apparentée aux</u>	Général	Pris connaissance de vos remarques.
19	19.08.2021	Association « vélo vs »	Art. 1 En matière de transfert modal, on peut regretter qu'aucun objectif chiffré ne figure dans la loi, ni aucun renvoi à une stratégie volontaristes. L'al. 3 chiffre b) se contente « d'encourager le transfert du TIM vers les TP et MD » sans fixer les parts modales de chaque mode de transport, ni un horizon temporel pour y parvenir.  Or il est désormais évident que l'objectif de protection de l'environnement qui est évoqué à l'al. 2 ne pourra être atteint qu'avec des mesures de réduction des émissions de CO2 significatives et à brève échéance.	1	Les objectifs chiffrés sont fixés dans les objectifs politiques arrêtés par le GC annuellement dans le cadre du budget.

20	19.08.2021	Association « vélo vs »	<p>Art. 2 L'al. 1 fait référence la « politique de mobilité à court, moyen et long terme ». Est-ce que cela fait référence au Concept cantonal de la mobilité 2040 ? Cette politique contient-elle des objectifs chiffrés (réduction du nombre de véhicules immatriculés en Valais, réduction des émissions de CO2 dues aux transports...) et des échéances précises (Agenda 2030 du développement durable).</p> <p>L'al. 6 semble réduire le réseau cantonal de mobilité cycliste à un seul axe, en référence à la route du Rhône (voie n°1 de Suisse Mobile), qui est déjà mentionnée comme une tâche cantonale dans la loi sur les routes (art. 9a al.1). A noter que près de 30 ans après l'introduction de cet article dans la LR (octobre 1991), la route du Rhône n'est toujours pas complète entre Oberwald et St-Gingolph et que de nombreux tronçons sont ouverts à la circulation automobile, y compris sur les berges du Rhône.</p> <p>Le réseau cantonal ne doit pas se limiter à un seul axe longitudinal dans la plaine, mais bien tisser un maillage dense entre les principaux centres urbains du canton, les pôles d'activités et les stations touristiques. De plus, les caractéristiques de ce réseau ne sont pas suffisamment précisées.</p> <p>Nous constatons également que la répartition des compétences entre le Canton et les communes n'est pas clairement établie pour l'aménagement de ce réseau. Ceci a pour conséquence de retarder la réalisation de certains projets ou de créer des interruptions dans un itinéraire, lorsque celui-ci traverse une commune réticente à aménager des itinéraires cyclables. A titre d'exemple, le projet de loi fédérale sur les voies cyclables contient plus de précisions, bien que son niveau soit plus stratégique qu'opérationnel.</p>	2	<p>L'objectif est de créer un réseau maillé de MD. Les caractéristiques d'un tel réseau sont définies par les règles de l'art en la matière, soit principalement les normes y relatives.</p> <p>Les documents établissant la stratégie de mobilité sont fixés dans le cadre de l'Agenda 2030, à savoir le concept cantonal de mobilité (actualisé tous les 8 ans) et détaillé dans le programme gouvernemental (tous les 4 ans).</p>
21	19.08.2021	Association « vélo vs »	<p>Art. 26 L'al. 1 donne une définition simpliste et incomplète de la mobilité douce. A titre de comparaison, le canton de Neuchâtel donne la définition suivante dans sa loi sur la mobilité douce (LMD, septembre 2017) : Par mobilité douce, il faut entendre les déplacements effectués à pied (mobilité piétonne) ou en deux-roues non motorisés ainsi qu'en deux-roues avec assistance électrique (mobilité cyclable).</p> <p>Il est nécessaire de préciser que la mobilité douce concerne aussi bien la marche à pied que le vélo, en tant que modes de transport individuels et non motorisés. La MD n'émet pas de CO2, ne produit pas de nuisances sonores, représente un encombrement très faible de l'espace public et reste faiblement accidentogène.</p>	26	Le rapport et la loi ont été adaptés dans le sens de la remarque.
22	19.08.2021	Association « vélo vs »	<p>Art. 27 L'al. 1 mentionne le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne, sans préciser la procédure de planification, les organes responsables de son élaboration ou encore les informations qui doivent figurer dans les documents de projet.</p> <p>Le projet de loi fédérale sur les voies cyclables précise à l'art. 3 que « les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou <b>entre celles-ci</b> (al. 1), qu'ils comprennent <b>des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des autoroutes cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos</b> et d'autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés (al. 2) et <b>qu'ils desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces et les installations de loisirs</b> (al. 3). »</p> <p>Aucune mention n'est faite des qualités attendues du réseau cantonal de MD. Or il est notoirement établi que la fréquentation des infrastructures cyclables dépend directement de leur qualité. Les autorités fédérales ont ainsi exigé des planificateurs de réseaux de voies cyclables qu'ils veillent à ce que ces <b>ceux-ci soient « interconnectés et continus</b> et desservent notamment tous les lieux importants ; <b>qu'ils soient suffisamment denses et suivent un tracé direct</b>; qu'ils soient <b>aussi sûrs que possible</b> et que le trafic cycliste soit <b>séparé du trafic motorisé et de la mobilité piétonne</b> lorsqu'une telle séparation est possible et opportune; qu'ils soient dotés de voies cyclables de qualité homogène; qu'ils soient <b>attrayants</b> et permettent aux cyclistes, s'il s'agit de réseaux pour les loisirs, de bien se détendre. »</p>	27	<p>La LR règle les questions, y compris les normes techniques et la continuité du réseau dans un analyse systémique.</p> <p>La mobilité douce de loisirs est réglée par la loi spéciale qui définit son propre champ d'application.</p>
23	19.08.2021	Association « vélo vs »	<p>Art. 28 L'al. 1 mentionne que l'Etat peut octroyer des subventions aux communes. Ces subventions s'appliquent à des projets communaux qui s'inscrivent volontairement dans le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne. Il n'est pas précisé les moyens d'action du Canton pour garantir la continuité du réseau sur le territoire d'une commune qui ne souhaiterait pas réaliser de voies cyclables.</p> <p>L'al. 2 mentionne un montant de subvention de 50% de l'investissement au maximum, qui varie en fonction de l'importance de l'axe et du montant de l'investissement. Les critères de variation du montant de la subvention devraient être précisés.</p>	28	<p>Les instruments d'aménagement du territoire pour la planification existent, plus particulièrement le Pdi et le plan sectoriel des mobilités douces. Il n'est pas nécessaire de définir de nouveaux instruments. Pour le surplus, la LR règle la procédure et les normes, directives et recommandations techniques la qualité du réseau.</p> <p>Pour garantir la continuité du réseau cantonal les moyens sont déterminés dans la LR, notamment l'expropriation et le classement.</p> <p>Al. 2: les critères sont définis à l'al. 3.</p>
24	19.08.2021	Association « vélo vs »	<p>Art. 29 La promotion de la MD est essentielle dans une société où les investissements, la planification territoriale, l'organisation sociale et même l'éducation ont fait la part belle à la voiture depuis le milieu du 20e siècle. Cette tâche ne doit pas être optionnelle, mais devrait faire plutôt partie d'une vraie stratégie pour augmenter la part modale de la MD et abaisser celle du TIM. Par conséquent, nous estimons qu'il est nécessaire de fixer dans la loi un objectif de répartition modale et de déterminer les moyens adéquats et nécessaires pour y parvenir.</p> <p>Comme la construction et l'entretien des routes bénéficient de budgets dédiés, la promotion de la MD doit également être dotée de moyens financiers réguliers et soutenue par des compétences spécialisées au sein du SDM. L'engagement d'un nombre suffisant de délégué-e-s à la mobilité douce pourrait être un premier pas dans la bonne direction.</p>	29	<p>Les objectifs chiffrés sont fixés dans les objectifs politiques arrêtés par le GC annuellement dans le cadre du budget.</p> <p>S'agissant du budget, cela sera le cas.</p> <p>S'agissant du personnel spécialisé, le SDM dispose de collaborateurs dédiés à la mobilité douce.</p>
25	19.08.2021	Association « vélo vs »	<p><b>Conclusion</b></p> <p>Bien que les quatre articles dédiés à la mobilité douce quotidienne apportent des nouveautés pour la création et la gestion des voies cyclables par le Canton, leur contenu reste sommaire et ne permet pas de garantir une mise en oeuvre rapide et conforme aux attentes des nombreux membres de nos associations.</p> <p>Dans ce sens, l'avant-projet de loi ne répond clairement pas aux deux motions en faveur du vélo dont la conclusion est reprise ci-dessous :</p> <p><b>Motion 5.0454</b></p> <p>La présente motion demande au CE de créer les bases légales nécessaires au développement de la mobilité douce quotidienne afin de <b>définir clairement cette notion</b> (pas réalisé), de <b>fixer des objectifs</b> (pas réalisé), de <b>clarifier les compétences entre canton et commune</b> (pas réalisé) ainsi que les modalités de financement des infrastructures. Ces bases légales permettront également de <b>promouvoir la mobilité douce quotidienne</b> (réalisé mais à titre optionnel) et de <b>favoriser l'intégration de la mobilité douce dans les transports publics</b> (non réalisé).</p> <p><b>Motion 5.0374</b></p> <p>Compte tenu de ce qui précède, nous demandons au CE <b>d'adapter toute la législation cantonale traitant des différents aspects du vélo</b> (LR pour le partage de l'infrastructure, LTP pour l'intégration des vélos dans les transports publics, LIML pour la mobilité de loisirs), et de sa pratique dans notre Canton, afin de respecter la volonté populaire exprimée le 23 septembre 2018 et <b>d'assurer son développement à long terme</b> (non réalisé).</p> <p>En conclusion, il nous semble indispensable que la mobilité douce quotidienne bénéficie d'une base légale propre, par rapport aux enjeux territoriaux et</p>	Général	<p>La notion de mobilité douce quotidienne a été modifiée.</p> <p>Les objectifs sont fixés dans le chapitre 1er de la loi. Les articles qu'y figurent visent l'ensemble de la loi y compris le chapitre de la mobilité douce quotidienne.</p> <p>Les compétences sont fixés aux articles 28ss du projet de loi.</p> <p>S'agissant de "favoriser l'intégration de la mobilité douce dans les transports publics", le même commentaire que pour les objectifs est pertinent.</p> <p>L'article 27 traite expressément des vélos. L'art. 1 précise que la loi vise notamment "à encourager le transfert du trafic individuel motorisé des personnes et des marchandises vers les transports publics et la mobilité douce quotidienne" et "à améliorer la coordination entre les acteurs dans le domaine de divers modes de transport, entre autres, les transports publics, la mobilité individuelle motorisée et la mobilité douce quotidienne". L'art. 2 al. 1 relève que "l'Etat définit, dans les lignes directrices du programme gouvernemental, les principes et les objectifs de sa politique de mobilité à court, moyen et long terme".</p> <p>Pour le surplus, les mesures précisent et concrètes, allant dans le sens des motions, pourront être prises sur la base des articles du présent projet de loi.</p>
26	17.08.2021	GemeindeEISTEN	<p>Unterstützt Stellungnahmen:</p> <p>- NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden vom 6. Juli 2021</p> <p>- VVG - Verband Walliser Gemeinden vom 9. Juli 2021</p>	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
27	30.07.2021	CommuneLENS	Se raillie à la détermination du 9 juillet 2021 émis par la Fédération des Communes Valaisannes (FCV).	Général	Pris connaissance de vos remarques.

28	10.08.2021	CommuneSAXON	Se tient à la prise de position de la Fédération des Communes Valaisannes (FCV) du 9 juillet 2021.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
29	11.08.2021	constructionvalaisbauenwallis	Nous saluons, de façon générale, la mise en oeuvre législative de volontés et d'objectifs permettant à notre canton de se doter des instruments nécessaires à accompagner et développer le cadre général de ses infrastructures de mobilités publiques. Le pluriel est ici de rigueur dans la mesure où nous constatons avec satisfaction que les évolutions technologiques, sociétales et environnementales ont trouvé dans le déploiement raisonné d'une législation révisée, prenant donc en compte les multiples aspects de la mobilité publique, le cadre qui en favorise le développement.  De même la rationalisation proposée en termes de financement est non seulement consonne à la situation en vigueur dans d'autres cantons, mais également de nature à garantir un financement durable des infrastructures tant en termes d'investissement que de fonctionnement.  Le rôle dévolu aux communes est à notre sens équilibré, puisqu'une participation plus importante de leur part en matière de trafic régional de voyageurs est composée par une diminution de leur apport financier en matière de trafic d'agglomération et de trafic urbain.  Les propositions visant à instituer la mise en oeuvre d'un réseau cantonal de	Général	Pris connaissance de vos remarques.
30	11.08.2021	constructionvalaisbauenwallis	Parmi ces éléments extrêmement positifs, encourageants et novateurs, nous ne saurions que souligner l'importance de ne pas omettre, en vue de la réalisation des ambitions affichées, de chercher dans le tissu économique local des partenaires aussi concurrentiels qu'efficaces.  Nous relevons cependant, et à regret, une certaine imprécision dans la notion de « mobilité particulière ». La référence dans le message accompagnant l'avant-projet de loi au respect de l'art. 100 al. 3 de la LOCPR n'indiquant rien de plus qu'une prise en compte « des impacts en termes de durabilité (économique, environnementale et sociale) » ; ce qui ne constitue pas encore, vous	28	La mobilité d'intérêt particulier est celle qui ne correspond pas à d'autres chapitres du projet de loi et que le Canton voudrait soutenir si elle répond aux objectifs du développement durable au sens de l'Agenda 2030, ce qui est en outre précisé dans le rapport.
31	11.08.2021	constructionvalaisbauenwallis	<b>Art. 8 – Offre de transports publics</b> Nous relevons une légère contradiction dans la teneur de l'alinéa 2 : « En collaboration avec les entités concernées, l'Etat peut élaborer des concepts de planification régionaux, cantonaux et/ou intercantonaux, servant de base pour la définition et l'évolution de l'offre de planification régionale. » et la définition de trafic régional de voyageurs donnée à l'Art. 7 alinéa 1 : « Au sens de la présente loi, on entend par trafic régional de voyageurs (ci-après: trafic régional), le transport de voyageurs à l'intérieur du canton, ainsi que le transport intercantonal et international de voyageurs, qui assure une desserte du territoire. » Le fait de supprimer la notion de transport international de l'élaboration des concepts de planification prévus à l'alinéa 2 nous paraît restreindre le champ d'action, à moins que cela ne soit une question de compétences, ce qui par ailleurs pourrait être réglé de manière spécifique.	8	OK - al. 2 modifié.
32	11.08.2021	constructionvalaisbauenwallis	<b>Art. 20 – Définition du trafic urbain</b> Le terme « équivalent habitant » de l'alinéa 2 a-t-il pris en compte les personnes pratiquant le trafic pendulaire – même en mobilité douce ? Ou ne s'agit-il que d'un comptage interne à la commune ou à l'agglomération ? Nous saluons le fait que l'occupation saisonnière puisse entrer dans le calcul de ce jalon de mesure. En toute logique, ne faut-il donc pas y inclure également un élément de pondération comprenant ce trafic pendulaire tout de même potentiellement important – par définition.	20	Dans les faits, il est impossible de faire la distinction entre le trafic pendulaire et touristique.
33	11.08.2021	constructionvalaisbauenwallis	<b>Art. 28 – Subventions d'investissement</b> Les éléments de pondération définis en vue de l'octroi de la subvention – intérêt cantonal, importance de l'itinéraire, montant de l'investissement – doivent à notre sens faire l'objet d'une spécification à tout le moins dans l'Ordonnance d'application de l'avant-projet de loi sous-revue.	28	Les critères figurent déjà dans la loi l'al. 3. Cas échéant, les composantes techniques desdits critères seront définis au besoin dans un règlement.
34	11.08.2021	constructionvalaisbauenwallis	<b>Art. 30 et suivants</b> Comme indiqué la définition de « mobilité d'intérêt particulier » souffre d'un manque de précision, se retrouvant par ailleurs à l'Art. 31, alinéa 2 « L'Etat peut, à titre exceptionnel, et après consultation des communes concernées, octroyer des subventions d'exploitation à des institutions publiques, des entreprises de transport ou à des tiers, dont la tâche est reconnue d'intérêt particulier » et l'Art. 32 alinéa 4 « Ces actions sont évaluées selon les critères du développement durable. » Ceci comporte, comme relevé, des risques d'arbitraire non négligeables et il conviendrait de le corriger.	30	La mobilité d'intérêt particulier est celle qui ne correspond pas à d'autres chapitres du projet de loi et que le Canton voudrait soutenir si elle répond aux objectifs du développement durable au sens de l'Agenda 2030, ce qui est en outre précisé dans le rapport.
35	11.08.2021	constructionvalaisbauenwallis	<b>Art. 38 – Commission des transports</b> Nous sommes évidemment à votre disposition en tant qu'association faitière de la branche de la construction pour éventuellement participer en tant que représentants économiques aux travaux de dite commission.	38	Merci, pris connaissance de votre remarque.
36	20.08.2021	Gemeinde EMBD	Unterstützt Stellungnahmen: - NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden vom 6. Juli 2021 (Gleicher Inhalt)	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
37	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	Dans les articles de loi concernant les subventions cantonales aux communes (p.ex. art. 21 et art. 28), on utilise la formulation « peut ». Cette formulation est peu contraignante. Nous demandons par conséquent la formulation suivante :  <b>Art. 21, al. 2:</b> L'Etat participe au financement communal de l'alinéa 1 à raison de : a) 30 pour cent pour le trafic d'agglomération; b) 30 pour cent pour le trafic urbain.	21	Si l'on utilise le terme "l'Etat participe...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).  Dans le même sens, la loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu).  Si la demande de subvention ne remplit pas les critères cette formulation permet de ne pas subventionner. Toutefois, du moment que les critères sont remplis le service entre en matière. La volonté n'est pas de subventionner tout mais ce qui remplit les critères.
38	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	<b>Art. 28, al. 1:</b> L'Etat octroie des subventions aux communes réalisant des infrastructures destinées à la mobilité douce quotidienne.	28	La loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu). Si l'on utilise le terme "l'Etat octroie...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).  Si la demande de subvention ne remplit pas les critères, cette formulation permet de ne pas subventionner. Du moment que les critères sont remplis le service entre en matière. La volonté n'est pas de subventionner tout mais ce qui remplit les critères.
39	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	Comme le présent projet de loi comprend également des sujets qui n'ont que peu ou pas de lien avec les transports publics, le nom de la loi devrait être revu.  Avec les régions de planification, les régions socio-économiques et les agglomérations, ce projet de loi mentionne différents acteurs, dont la distinction n'est pas claire. Par ailleurs, dans le cadre de la révision totale actuellement en cours de la constitution, le canton sera très probablement subdivisé en six régions. Il nous paraît par conséquent très important de mieux distinguer ces termes et d'évaluer si une distinction entre régions, régions de planification, régions socioéconomiques a même un sens.	Général	Nom de la loi: Loi sur la mobilité ne peut pas être puisqu'il existe également une loi sur les routes séparée.  Juridiquement un tel texte légal n'est pas justifiable, dans le sens qu'il n'apporterait pas d'amélioration à la situation actuelle. D'autant plus que le domaine des transports publics et de la mobilité quotidienne ont une connexité procédurale et matérielle. Tandis que la mobilité de loisirs a sa propre procédure à part entière et est matériellement distincte des ses deux "domaines frères" précités.  Le plan directeur fait également une distinction entre la mobilité douce et quotidienne ou pendulaire (fiches D5 "mobilité douce quotidienne" et B6 "mobilité douce de loisirs").  Qui plus est, il existe une loi à part entière régissant le domaine des routes - la LR.
40	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	Comme les communes représentent un acteur important dans le domaine des transports publics et qu'elles engagent des moyens financiers importants, nous estimons que l'art. 8, al.1 doit être complété dans le sens que les communes, tout comme la Confédération, d'autres cantons et d'autres partenaires impliqués, soient également intégrées dans la planification cantonale de l'offre de transports publics.	8	L'art 28 al. 1 LTV prévoit que les commanditaires de l'offre sont la Confédération et les cantons qui ensuite indemnisent les entreprises. Partant, c'est en collaboration avec la Confédération et les cantons que la planification s'effectue. D'autant plus que, l'art. 37 prévoit que les régions de planification, chacune représentée par deux personnes déléguées par les communes concernées, assurent la coordination entre les agglomérations et les communes dans le cadre notamment de l'élaboration de l'offre régionale des transports publics.
41	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	Nous demandons également que les communes puissent siéger avec deux représentants dans la commission des transports à constituer (art. 38).	38	Article modifié : deux représentants des communes.

42	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	<p><b>Financement</b> Il a été souligné et retenu à plusieurs reprises que les transports publics dans le canton du Valais revêtent une grande importance, qu'une desserte de qualité en transports publics doit être assurée pour toutes les régions du territoire cantonal et que les transports publics doivent par conséquent bénéficier d'un plus large soutien financier.</p> <p>En ce qui concerne la <u>contribution cantonale au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le tarif d'agglomération (TA) et le tarif urbain (TU)</u> on constate que l'implication financière du canton favorise ce genre de transport public.</p> <p>Par contre, concernant le <u>transport régional de personnes</u>, nous ne constatons pas une réelle volonté de la part du canton à s'impliquer de manière plus soutenue. Aucun budget supplémentaire n'est prévu. On peut s'attendre à ce que l'impact financier soit différent selon les communes, ce qui ne pourra sans doute pas être évité. En tant que Fédération des communes valaisannes, nous ne pouvons en aucun cas soutenir la répercussion des coûts supplémentaires en ce qui concerne le transport régional de personnes uniquement sur les communes. Afin d'éviter des conséquences financières disproportionnées pour certaines communes, nous demandons la répartition suivante pour cette catégorie de transport :</p> <p>Loi actuelle : Canton 86% / Communes 14% Proposition avant-projet : Canton 70% / Communes 30% Proposition FCV : <b>Canton 80% / Communes 20%</b></p>	13	L'implication du canton passe de 15% à 30% pour les TA et TU, soit plus d'un doublement, ce qui est significatif.
43	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	Nous estimons, enfin, que <u>l'aéroport de Sion</u> est une structure de transport particulière, pour laquelle le canton doit assumer le 100% des coûts de fonctionnement.	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.
44	09.07.2021	FCV-VWG Fédération des Communes Valaisannes	Le comité de la FCV vous remercie pour l'important travail entrepris pour adapter la loi en vigueur aux conditions actuelles et permettre de futurs développements. En vous remerciant d'avoir pris la peine de nous consulter, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, Mesdames, Messieurs, à l'expression de nos sentiments les meilleurs.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
45	17.08.2021	Gemeinde FERDEN	Unterstützt Stellungnahmen: <b>- NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden vom 6. Juli 2021</b>	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
46	17.08.2021	Gemeinde WILER	Unterstützt Stellungnahmen: <b>- NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden vom 6. Juli 2021</b>	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
47	17.08.2021	GPMVR Groupement de la population de montagne du Valais romand	<p><b>1. Grandes lignes de la révision</b> L'art. 6 de l'Ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs du 11 novembre 2009 (OITRV) précise que l'offre de transport régional de voyageurs s'accorde également avec les « besoins liés au développement des régions défavorisées du pays ». Les zones défendues par le GPMVR, avec le cumul de contraintes telles que la neige en hiver, l'impossibilité de disposer d'arrêts de transport public dans tous les endroits, les distances verticales et la déclivité et l'habitat dispersé, entrent pleinement dans cette définition. Le GPMVR insiste donc sur le fait que la rentabilité de l'utilisation des transports publics en zone de montagne doit être analysée de manière pondérée et adaptée par rapport à celle des centres urbains.</p> <p>Dans le message d'accompagnement du projet, il est dit à la page 3 que « le DE TEC, par l'OFT, ne peut plus compléter les enveloppes financières mises à disposition des cantons et doit parfois réduire la participation fédérale au financement des coûts non couverts du trafic régional ». De tels constats ont de quoi inquiéter le GPMVR quand on sait que ces mesures touchent volontiers le trafic des régions de montagne.</p> <p>Le GPMVR demeure toutefois confiant dans l'engagement du Conseil d'Etat valaisan et dans celui du Parlement pour l'ensemble du territoire cantonal et <del>soutient dans son ensemble les grandes lignes de la révision</del></p>	Général	Desserte réglée selon les critères de l'OFT.
48	17.08.2021	GPMVR Groupement de la population de montagne du Valais romand	<p><b>2. Provision pour des intensifications occasionnelles d'accès en zone de montagne</b> Le projet en consultation met également le doigt sur la possibilité pour le canton et les communes de prendre eux-mêmes en charge l'indemnisation de coûts non couverts. Ainsi, selon le message, le canton a renforcé dès 2013 lui-même son soutien à la ligne de plaine RégionAlps avec une cadence en 30 minutes dans les heures de pointe. Si le GPMVR trouve cette mesure très adéquate, il demande qu'une provision soit faite de manière analogue pour intensifier par exemple l'accès à certaines de nos grandes stations en des périodes ciblées en soirée.</p>	Général	Les critères de planification sont définis par l'OFT, notamment selon le principe de l'offre et de la demande.
49	17.08.2021	GPMVR Groupement de la population de montagne du Valais romand	<p><b>3. Echellonnage et lissage du transfert sur les communes</b> Le projet propose que les communes passent leur contribution de l'ordre de 5.2% à 11.1%. Le GPMVR refuse ce nouveau transfert de charges. Si ce transfert devait malgré tout passer la rampe, il demande pour le moins que ce doublement soit échelonné et lissé sur une longue période temporelle.</p>	13	La répartition globale prévue dans la loi entre les communes et le Canton est équilibrée.
50	17.08.2021	GPMVR Groupement de la population de montagne du Valais romand	<p><b>4. Craintes par rapport au concept d'agglomération</b> Si le GPMVR comprend fort bien que la périphérie directe des grandes cités de notre canton s'organise en agglomération, il constate que l'élasticité de ce concept ne devrait pas grimper trop à l'assaut des pieds de coteaux et de vallée au risque de laisser pour compte les fonds de vallée. Il ne serait pas acceptable que le concept d'agglomération conduise à une marginalisation des régions de montagne. Les offres de transports en commun sont de bonne qualité dans les aggloms mais pour atteindre ces zones, les habitants des coteaux n'ont souvent pas de transport en commun. La prise en compte du critère « agglomération » en termes de répartition financière doit donc rester très approprié. Le GPMVR propose également la création de parking relais en bordures des aggloms, cela en parallèle à l'augmentation des fréquences sur les lignes de montagne. Par contre, le GPMVR salue le fait qu'à l'article 20 il est fait mention du « tourisme », car il est important que la mobilité de nos hôtes par le biais des transports publics soit également améliorée.</p>	20	Par le biais des TU, le projet de loi tient également compte des communes hors agglomération.
51	17.08.2021	GPMVR Groupement de la population de montagne du Valais romand	<p><b>5. Stratégie aéronautique cantonale</b> L'importance pour le Valais de disposer d'un accès aéronautique pour son tourisme et son positionnement national et international est tout à fait soutenu par le GPMVR. Il s'agit toutefois d'une mission de type cantonal avec un préceptif évident laissé à la commune de siège, selon le modèle de ce qui se fait pour les hautes écoles. Le GPMVR voit d'un mauvais œil l'implication financière de toutes les communes, d'autant plus que ces dernières seraient déjà sollicitées par le doublement de leurs contributions, si le report financier prévu dans ce projet de loi passe la rampe. Le GPMVR constate également que le dossier de « cantonalisation » semble encore devoir être bien consolidé et que l'emploi du mot « cantonalisation », ne devrait pas inclure à ce niveau une « communalisation ».</p>	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.

52	17.08.2021	GPMVR Groupement de la population de montagne du Valais romand	<b>6. Mobilité douce quotidienne</b> Le GPMVR soutient la nouvelle orientation qui tient compte de la réjouissante évolution technique avec entre autres les vélos électriques, lesquels permettent de rouler non seulement sur l'axe de la plaine mais également en zone de montagne. A ce titre, il entend veiller à ce que les infrastructures prévues se développent également dans les vallées et coteaux. Le GPMVR a de plus une remarque « terminologique ». Le vocabulaire utilisé en français parle de la « douceur » de mobilité au quotidien. Dans le texte allemand on parle de « Alltagslangsamverkehr », c'est-à-dire du « trafic quotidien lent ». Rien ne fait référence à cette quasi poétique douceur utilisée en français. Celle-ci laisserait entendre, a contrario, que tout le reste du trafic, donc l'immense majorité, serait « brutal »! Le GPMVR rappelle juste que pour accéder aux régions de montagne en raison de la déclivité, les véhicules motorisés restent et resteront longtemps encore une alternative incontournable.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
53	17.08.2021	GPMVR Groupement de la population de montagne du Valais romand	<b>7. Mobilité d'intérêt particulier</b> Dans le chapitre 5, le projet mentionne la possibilité laissée au Conseil d'Etat de soutenir des infrastructures et moyens particuliers. Le GPMVR se réjouit de cette opportunité qui laisse en particulier place à une certaine créativité technique, bienvenue en région de montagne. On pense bien sûr aux liaisons par câble, mais d'autres options par drones ou autres pour des transports spéciaux pourraient être imaginées.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
54	17.08.2021	Gemeinde GUTTET-FESCHEL	Unterstützt Stellungnahmen: <b>- NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden</b> vom 6. Juli 2021 (Gleicher Inhalt)	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
55	29.07.2021	Kuonen-Eggo Madeleine und Roman	Art. 8 Angebot im öffentlichen Verkehr. Der Kanton ist verantwortlich für die Planung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Nachfolgend einzufügen: Das Angebot erfüllt in optimaler Weise die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung.	8	Die Planungskriterien werden vom BAV festgelegt, namentlich nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage.
56	29.07.2021	Kuonen-Eggo Madeleine und Roman	Art. 22: Massnahmen im Bereich der Luftverkehrsstrategie in kantonaler Kompetenz  Absatz 2: Der Kanton lässt die Flughafeninfrastrukturen, wie Flughäfen und Landeplätze, die vom Grossrat als von kantonaler Bedeutung anerkannt wurden, von der Dienststelle oder einem Dritten betreiben.  Absatz 3: Als Flughafeninfrastrukturen von kantonaler Bedeutung gelten Luftfahrtinfrastrukturen, die für den Kanton von einem wesentlichen wirtschaftlichen oder touristischen Interesse sind.  Beide Absätze sind zu streichen. Angesichts der Klimaerwärmung ist ein Flugplatz in Sion nicht von wesentlichem wirtschaftlichen oder touristischen Interesse, sondern im Gegenteil: Er ist eine wesentliche Lärm- und CO2-Quelle, die wirtschaftlich und touristisch schadet!  Insbesondere kann es niemals die Aufgabe einer Dienststelle sein, einen Flughafen oder Landeplatz zu betreiben. Das wäre ein Blankocheck an die Betreiber, dass der Kanton einspringt, wenn der Betreiber aus irgendeinem Grunde seine Tätigkeit einstellt.  Die übrigen Landeplätze (vor allem Heliports) können sofern sie überwiegend zu Rettungseinsätzen benutzt werden, allenfalls über andere Quellen unterstützt werden.	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
57	29.07.2021	Kuonen-Eggo Madeleine und Roman	Art. 23 Übernahme der Kosten  1 Der Kanton übernimmt die vollständigen Investitions- und Betriebskosten für die Luftfahrtinfrastrukturen, die von anerkannter kantonaler Bedeutung sind. Dieser Artikel ist zu streichen, analog den obigen Ausführungen zu Art. 22. Das wäre ein Affront gegenüber allen andern Beteiligten im öffentlichen Verkehr, die niemals eine solche Vorzugsstellung erhalten.  Art. 25 Flughafeninfrastrukturen von kantonaler Bedeutung  1 Der Grosse Rat erklärt den Regionalflugplatz Sitten zu einer Infrastruktur von kantonaler Bedeutung, unter der Voraussetzung, dass mit den beteiligten Dritten die zum Erwerb der Eigentumsrechte notwendigen Verträge unterzeichnet und für die zum Flugplatz Sitten gehörenden Infrastrukturen und Gebäude die beschränkten dinglichen Rechte oder Nutzungsrechte begründet werden.  2 Der Staatsrat schliesst diese Verträge ab, unter Vorbehalt der im Gesetz über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt Dieser Artikel ist zu streichen.	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik zurückzuziehen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
58	29.07.2021	Kuonen-Eggo Madeleine und Roman	Art. 27 Kantonales Netz des Alltagsradverkehrs 1 Die zuständige Dienststelle entwickelt und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs. Einzufügen. Das kantonale Netz wird innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes fertiggestellt.	27	Zahlenmässige Ziele werden vom Grossen Rat jährlich festgelegt. Im Gesetz enthalten sind rechtsetzende Bestimmungen, Bestimmungen also, die "in unmittelbar verbindlicher und generell-abstrakter Weise Pflichten auferlegen, Rechte verleihen oder Zuständigkeiten festlegen". Ausserdem sollte das Gesetz von einem gewissen zeitlichen Bestand sein. Darum gehören veränderliche Elemente oder Beispiele nicht in das Gesetz.
59	29.07.2021	Kuonen-Eggo Madeleine und Roman	Art. 31 Subvention von Investitions- und Betriebskosten  1 Der Kanton kann ausnahmsweise und nach Anhörung der betreffenden Gemeinden Investitionssubventionen für die als von besonderer Bedeutung anerkannten Tiefbauinfrastrukturen an öffentliche Institutionen, Transportunternehmen oder an Dritte vergeben.  Einzufügen: nach Tiefbauinfrastrukturen: und Verkehrsmittel  Innovative neue Verkehrsmittel wie z.B. Elektrobusse / Wasserstoffbetriebene Fahrzeuge sind in der Anschaffung teurer als konventionelle Verkehrsmittel.	31	Dieser Artikel betrifft die Infrastrukturen und nicht das Rollmaterial, dessen Innovation oder Zielsetzungen in Zusammenhang mit der Agenda 2030 anderweitig finanziert werden.
60	29.07.2021	Kuonen-Eggo Madeleine und Roman	Art. 36 Absatz 1 1) sie kann die Luftfahrtinfrastrukturen, wie Flughäfen und Landeplätze, die der Grosse Rat als Objekte von kantonaler Bedeutung anerkannt hat, betreiben. Dieser Artikel ist zu streichen.	36	Diese Bestimmung rekapituliert summarisch die verschiedenen, im Hauptteil des Gesetzestextes aufgezählten, präzisierten und erläuterten Entitäten. Die Grundlagebestimmung ist der Art. 22 Abs. 2. Daher kann Art. 36 nicht gestrichen werden.
61	20.08.2021	Les Vert-e-s Vrts-VS	Concept cantonal de la mobilité 2040 qui met en évidence les enjeux propres à chaque type de mobilité, ainsi que la complémentarité attendue entre les différents modes de transport.  En novembre 2018, suite à l'acceptation de l'article constitutionnel en faveur du vélo au niveau fédéral, une première motion demande au Canton « d'adapter toute la législation cantonale traitant des différents aspects du vélo et de sa pratique ». En septembre 2019, une deuxième motion demande au Canton « de créer les bases légales nécessaires au développement de la mobilité douce quotidienne afin de définir clairement cette notion, de fixer des objectifs (...), de clarifier les compétences entre canton et communes, ainsi que les modalités de financement des infrastructures ».  Le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire du Service de la Mobilité, met aujourd'hui en consultation publique l'avant-projet de loi sur les transports publics élaboré par le Comité de pilotage LTP pour répondre notamment aux demandes du Parlement énoncées ci-dessus.  Les Vert-e-s Valais, en tant que parti cosignataire des deux motions relatives à la mobilité douce, ont analysé avec attention les propositions du Conseil d'Etat et formulent les remarques suivantes.	Général	Pris connaissance de vos remarques.

62	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p><b>Remarques préliminaires</b></p> <p>L'avant-projet de loi s'écarte fortement du texte de la loi actuelle, avec l'adjonction de nouveaux chapitres relatifs à différents types de mobilité (stratégie aéronautique, mobilité douce, mobilité d'intérêt particulier). Pour faciliter l'identification des nouvelles propositions, il serait souhaitable de disposer d'un document qui permette de faire la comparaison directe entre les articles en force et les nouvelles propositions de l'avantprojet.</p> <p>La définition des transports publics fait également défaut dans les dispositions générales. Cette précision aurait pu permettre de justifier l'intégration de la mobilité douce quotidienne et de l'aéronautique dans une même base légale, bien qu'a priori ces moyens de transport relèvent plus de mobilité privée. Faute de justification, l'avant-projet de loi sur les TP donne l'impression d'être un assemblage hétérogène de mesures liées à la mobilité au sens large, qui dépasse le cadre spécifique des transports publics (offres de transport de service public répondant à des exigences de desserte et de cadence fixées par l'Etat pour l'ensemble du territoire cantonal, accessibles à toute la population et cofinancées par des fonds publics).</p> <p>A titre de comparaison, le Canton de Fribourg dispose d'une loi sur les transports (L.Tr, septembre 1994) qui traite des transports publics au sens large, et élabore actuellement une loi sur la mobilité (LMob, février 2021), qui intègre tous les modes de transport, autant publics que privés.</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques.
63	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 2 mentionne le développement durable comme un des critères d'évaluation des modes de transport. Ce point est particulièrement critique pour l'aviation, qui est beaucoup plus polluante que le train pour des distances égales (p. ex. un vol GE-ZH est 150 fois plus polluant que le même trajet en train). Compte tenu de l'échelle réduite de notre pays et de la qualité du réseau ferroviaire, il est difficilement justifiable d'emprunter l'avion. Si la compensation des émissions de carbone devient obligatoire au niveau européen ou fédéral, qui va payer les frais supplémentaires engendrés par l'aviation ?</p> <p>L'al. 3 chiffre a) mentionne la garantie de desserte pour toutes les régions du territoire cantonal, qui est consécutive d'une volonté politique d'équilibrer les chances pour l'ensemble des localités du canton, en compensant notamment certains désavantages liés à la géographie. Cette volonté est louable, mais implique des investissements financiers importants de la part du Canton pour assurer à la fois une infrastructure routière de qualité et des moyens de transports performants. Il s'agit par conséquent de prévoir des budgets suffisants pour assumer cette ambition, sans répartir les frais sur les communes ou les particuliers.</p> <p>L'al. 6 fixe les attributions et compétences des organes en charge de la mobilité. Le Grand Conseil, qui figurait dans l'ancienne loi, n'est plus mentionné. Cela semble paradoxal, puisqu'il reste chargé de reconnaître les aéroports et places d'atterrissage d'importance cantonale (art. 22 al. 2 et art. 25 al. 1).</p>	1	<p>Plaise au GC de débattre.</p> <p>Les allocations budgétaires sont de la compétence du GC, discutées annuellement.</p>
64	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 1 fait référence à la politique de mobilité à court, moyen et long terme. Est-ce que celle-ci figure dans le Concept cantonal de la mobilité 2040 ? Dans le cas contraire, cette politique contient-elle des objectifs chiffrés et des échéances précises (p. ex. PDC fiche C.1 avec délai pour l'élaboration du PU et pour la révision du PAZ) ?</p> <p>L'al. 3 prévoit la possibilité pour le Canton de prendre des participations dans les entreprises de transport. Cette situation existe déjà aujourd'hui (p. ex. le Canton est actionnaire de RegionAlps SA et de TMR SA). Par conséquent, le Canton se trouve à la fois dans le rôle de commanditaire des prestations et de fournisseur de ces mêmes prestations. Cette situation est fréquente en Suisse, mais pose des questions d'égalité de traitement entre les entreprises, notamment dans les cas de mise au concours des prestations.</p> <p>Nous pensons que les éventuelles prises de participation du Canton dans des entreprises de transport doivent découler d'une stratégie à moyen / long terme qui doit être validée par le Grand Conseil.</p> <p>L'al. 6 semble réduire le réseau cantonal de mobilité cycliste à un seul axe, en référence à la route du Rhône (voie n°1 de Suisse Mobile), qui est déjà mentionnée comme une tâche cantonale dans la loi sur les routes (art. 9a al. 1). Le réseau cantonal ne doit pas se limiter à un seul axe longitudinal dans la plaine, mais bien tisser un maillage dense entre les principaux centres urbains du canton, les pôles d'activités et les stations touristiques. De plus, les caractéristiques de ce réseau ne sont pas suffisamment précisées.</p> <p>De même, l'autorité du Canton sur les communes n'est pas clairement établie pour l'aménagement de ce réseau. A titre d'exemple, le projet de loi fédérale sur les voies cyclables contient plus de précisions, bien que son niveau soit plus stratégique qu'opérationnel.</p>	2	<p>Les objectifs chiffrés sont fixés dans les objectifs politiques arrêtés par le GC annuellement dans le cadre du budget.</p> <p>L'objectif est de créer un réseau maillé de MD. Les caractéristiques d'un tel réseau sont définies par les règles de l'art en la matière, soit principalement les normes y relatives.</p> <p>Les documents établissant la stratégie de mobilité sont fixés dans le cadre de l'Agenda 2030, à savoir le concept cantonal de mobilité (actualisé tous les 8 ans) et détaillé dans le programme gouvernemental (tous les 4 ans).</p> <p>Les prises de participation dans les ETC sont réglées par la loi sur les participations de l'Etat à des personnes morales et autres entités pour éviter tout conflit d'intérêt et assurer l'égalité de traitement.</p>
65	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 1 mentionne les courses non soumises à concession fédérale (p. ex. transports scolaires). Cet alinéa pourrait être complété avec une liste des types de prestations concernées par des autorisations cantonales.</p>	3	<p>Une telle liste étant sujette à évolution fréquente, il n'est pas pertinent de la faire figurer dans la loi. De plus, l'art. 7 de l'Ordonnance fédérale fait référence à une telle liste.</p>
66	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>Afin d'assurer une meilleure cohésion au niveau cantonal, ainsi qu'une vision plus globale, nous proposons une modification de l'al. 2 en ce sens : « Le département de la mobilité coordonne et met en oeuvre, en collaboration avec les communes, une politique globale et cohérente en matière de transport public sur tout le territoire cantonal. Le Canton désigne un service spécialisé pour la politique cantonale en matière de transport public. » Il nous semble tout à fait légitime de mettre en place un service visant à planifier, coordonner et uniformiser les transports publics du Canton, afin de garantir un développement harmonieux et efficace dans ce domaine pour les années à venir.</p> <p>A titre de comparaison, le canton de Neuchâtel prévoit aux art. 7 et 8 de la loi sur les transports publics la création d'un plan directeur cantonal et aux art. 13, 14 et 15 la mise en place d'un conseil des transports qui a entre autres tâches de proposer une politique globale en matière de transports.</p>	8	<p>Le service de la mobilité a été créé pour avoir une vision transversale et multimodale de la mobilité sur le territoire cantonal.</p>
67	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'ancienne version de la loi faisait mention des aménagements pour favoriser l'accès pour les personnes à mobilité réduite. Cette omission dans la nouvelle version doit être corrigée.</p> <p>L'ancienne version de la loi ne mentionne pas de limite pour les subventions à l'investissement. Les cantons de Fribourg et Neuchâtel n'ont par exemple défini aucune limite dans leurs lois respectives. Nous proposons de supprimer cette limite, afin de garantir des transports publics de qualité.</p> <p>La loi n'induit d'ailleurs aucune obligation pour l'Etat, il est donc libre d'accepter un investissement en fonction de son budget et de la qualité de l'investissement. De plus il est à relever que dans le rapport explicatif, le chap. 7 « Effets sur le budget et le personnel » ne fait pas mention de cette économie financière.</p>	10	<p>Cf. Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (LHand).</p> <p>S'agissant de la limite des subventions de l'art. 10, l'alinéa dudit article est modifié. Une précision est également apportée au rapport.</p>

68	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 1 propose d'augmenter la participation communale aux subventions d'exploitation pour le trafic régional. Bien que la participation des communes valaisannes soit faible en comparaison intercantonale (p.ex. VD 50%), nous nous interrogeons sur les conséquences de ce report de charges pour les petites communes périphériques, qui manquent de moyens financiers mais ont besoin d'une bonne desserte en TP. Il existe un risque que celles-ci renoncent à certaines prestations faute de moyens financiers, au risque d'accroître encore leur isolement. A noter que l'augmentation de la participation financière ne donne pas droit à une plus grande maîtrise en matière de planification, qui reste en main cantonale.</p> <p>En revanche, pour les communes proactives qui demandent un développement de la desserte TP sur leur territoire, il est logique qu'elles cofinancent les lignes supplémentaires (p. ex. les communes entre Sion et Martigny participent à 50% des prestations supplémentaires de la ligne de bus Sion – Martigny pour une cadence intégrale à 30 minutes).</p>	13	La méthode de calcul proposée dans la loi va dans le même sens que votre remarque.
69	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 2 introduit la possibilité pour le Canton de participer au financement du trafic d'agglomération ou urbain, qui est actuellement peu, voire pas subventionné. Cette nouveauté répond à l'augmentation de la population valaisanne qui vit et travaille dans les centres urbains et pour laquelle des extensions des réseaux de transports publics et des augmentations de cadence sont indispensables.</p> <p>L'avant-projet de loi propose de plafonner l'aide cantonale à 30% des coûts pour les bus urbains ou d'agglomération. Nous proposons d'augmenter ce plafond à 50%, comme pour le trafic régional des voyageurs. Il est en effet peu compréhensible que le car postal qui relie la gare de Sion à Vétroz soit subventionnée à hauteur de 50% par le Canton, alors que le bus séduinois qui relie la gare de Sion à celle de Châteauneuf-Conthey ne soit financée qu'à 30%.</p> <p>L'al. 3 soulève la question de l'octroi des concessions. A l'heure actuelle, la nature de l'entité détentrice de la concession de transport octroyée par l'OFT n'est pas uniforme. Il peut s'agir de la commune, de la ville ou directement de l'entreprise de transport.</p> <p>Pour les entreprises de transports publics, le fait de détenir ou non la concession est important pour savoir dans quel régime juridique sont fournies les prestations. A Sierre, la concession est détenue par la ville, qui délègue l'exploitation à une entreprise (droit des soumissions). Dans ce cadre juridique, l'entreprise peut planifier des bénéfices dans son offre. A Brigue, la concession est détenue par l'entreprise de transport (droit des subventions). Aucun bénéfice ne peut être planifié par l'entreprise.</p> <p>L'avant-projet de loi devrait permettre de donner une ligne directrice claire sur le sujet, en définissant qui, des entreprises ou des communes, peut obtenir une concession. Ceci permettrait à l'ensemble des entreprises de transport du canton</p>	21	<p>C'est justement la distinction entre les TA, TU et TRV, étant précisé que les lignes TRV sont définies par la Confédération.</p> <p>L'implication du canton passe de 15% à 30% pour les TA et TU, soit plus d'un doublement, ce qui est significatif.</p> <p>Le présent projet de loi est une base légale cantonale, qui ne règle pas le domaine des concessions fédérales (conditions, titulaires, etc..) qui est donc réglé par le droit fédéral.</p> <p>Ces diverses configurations sont déjà traitées notamment par d'autres lois, (exemple : transport scolaire) et par les art. 30ss du présent projet de loi.</p>
70	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>Les Vert-e-s Valais ne comprennent pas comment l'aviation civile peut être intégrée aux moyens de transports publics à disposition des Valaisans dans la perspective du développement durable. Il reconnaît toutefois la nécessité de conserver une installation aéroportuaire réduite en réponse à des besoins spécifiques tels que le sauvetage, la formation des pilotes ou de la recherche de pointe.</p> <p>Dans tous les cas, le futur développement de l'aéroport de Sion devra se faire en considérant les engagements climatiques de la Confédération (accord de Paris). Toute stratégie aéronautique devra également prendre en compte les émissions de CO2, ainsi que la pollution sonore et lumineuse pour les habitants de la région de Sion. Pour rappel, le périmètre de l'agglomération du Valais central compte 105'000 habitants et 60'000 emplois.</p>	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.
71	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>Les principaux arguments pour demander d'exclure l'aéroport du champ d'application de la loi sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'aéroport n'est pas en soi un mode de transport, mais une infrastructure, tout comme les routes qui bénéficient d'une législation séparée.</li> <li>• Le fait d'inclure l'aéroport dans une loi sur les TP impliquerait, de notre point de vue, une obligation de desserte régulière comme cela est le cas pour les chemins de fer ou les cars postaux.</li> <li>• Les autres sites concernés par l'aviation doivent figurer dans la loi, au même titre que l'aéroport de Sion.</li> <li>• La stratégie aéronautique du CE doit être précisée en amont de la loi et mentionnée clairement en préambule de celle-ci.</li> </ul> <p>L'art. 25 al. 1 mentionne la signature des conventions nécessaires à l'acquisition des droits de propriété par le Canton comme une condition à la future gestion cantonale de l'aéroport de Sion. Nous estimons que les questions foncières et immobilières doivent être réglées en amont de la loi, entre les partenaires actuels de l'aéroport.</p> <p>Dans le texte de l'avant-projet, il n'est jamais fait mention de l'armée, qui reste un partenaire de l'aéroport, puisque celui-ci continue d'être utilisé régulièrement comme piste de décollage pour les vols militaires. A ce titre une partie des coûts liés au contrôle aérien est toujours pris en charge par l'armée. Quels sont les montants payés par l'armée ? Jusqu'à quand continuera-t-elle à le faire ? Il serait souhaitable de mentionner les accords passés entre le DDPS et les autorités en charge de l'aéroport (Ville de Sion et Canton du Valais), notamment</p>	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.
72	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 1 donne une définition simpliste et incomplète de la mobilité douce. A titre de comparaison, le canton de Neuchâtel donne la définition suivante dans sa loi sur la mobilité douce (LMD, septembre 2017) : « Par mobilité douce, il faut entendre les déplacements effectués à pied (mobilité piétonne) ou en deux-roues non motorisés ainsi qu'en deux-roues avec assistance électrique (mobilité cyclable). »</p>	26	Le rapport précise la définition légale.
73	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 1 mentionne le réseau cantonal de mobilité cycliste quotidienne, sans préciser quelle est la procédure de planification, ni quelles informations doivent figurer dans les documents de projet. L'art. 3 du projet de loi fédérale sur les voies cyclables précise que « les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci (al. 1), qu'ils comprennent des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des autoroutes cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés (al. 2) et qu'ils desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces et les installations de loisirs (al. 3). »</p> <p>Aucune mention n'est faite des qualités attendues du réseau cantonal de MD. Or il est notoirement établi que la fréquentation des infrastructures cyclables dépend directement de la qualité du réseau. Les autorités fédérales ont ainsi exigé des planificateurs de réseaux de voies cyclables qu'ils veillent à ce que ces ceux-ci soient « interconnectés et continus et desservent notamment tous les lieux importants ; qu'ils soient suffisamment denses et suivent un tracé direct; qu'ils soient aussi sûrs que possible et que le trafic cycliste soit séparé du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est possible et opportune; qu'ils soient dotés de voies cyclables de qualité homogène; qu'ils soient attrayants et permettent aux cyclistes, s'il s'agit de réseaux pour les loisirs, de bien se détendre. »</p>	27	Les instruments d'aménagement du territoire pour la planification existent, plus particulièrement le Pdi et le plan sectoriel des mobilités douces. Il n'est pas nécessaire de définir de nouveaux instruments. Pour le surplus, la LR règle la procédure et les normes, directives et recommandations techniques la qualité du réseau.

74	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>L'al. 1 mentionne que l'Etat peut octroyer des subventions aux communes. Ces subventions s'appliquent à des projets communaux qui s'inscrivent volontairement dans le réseau cantonal de MD. Il n'est pas précisé les moyens d'action du Canton pour garantir la continuité du réseau sur le territoire d'une commune qui ne souhaiterait pas réaliser de voies cyclables.</p> <p>L'al. 2 mentionne un montant de subvention de 50% de l'investissement au maximum, qui varie en fonction de l'importance de l'axe et du montant de l'investissement. Les critères permettant de faire varier ce montant pourraient être précisés (nombre d'utilisateurs, importance dans le réseau, situation de la commune, qualité de l'infrastructure, topographie...).</p>	28	<p>Al. 1 : Pour garantir la continuité du réseau cantonal les moyens sont déterminés dans la LR, notamment l'expropriation et le classement.</p> <p>Al. 2 : Les critères figurent déjà dans la loi l'al. 3. Cas échéant, les composantes techniques desdits critères seront définis au besoin dans un règlement.</p>
75	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>La promotion de la MD est essentielle dans une société où les investissements, la planification territoriale, l'organisation sociale et même l'éducation ont fait la part belle à la voiture depuis le milieu du 20e siècle. Cette tâche ne doit pas être optionnelle, mais faire plutôt partie d'une vraie stratégie pour augmenter la part modale de la MD et abaisser celle du TIM.</p> <p>Comme la construction et l'entretien des routes bénéficient de budgets dédiés, la promotion de la MD doit également être dotée de moyens financiers réguliers et soutenue par des compétences spécialisées au sein du SDM. L'engagement récent de plusieurs collaborateurs-rices dédiées exclusivement à la MD constitue un premier pas dans la bonne direction.</p>	29	<p>La loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu). Si l'on utilise le terme "l'Etat octroie...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).</p> <p>Si la demande de subvention ne remplit pas les critères, cette formulation permet de ne pas subventionner. Du moment que les critères sont remplis le service entre en matière. La volonté n'est pas de subventionner tout mais ce qui remplit les critères.</p> <p><b>S'agissant du personnel spécialisé le SDM dispose de collaborateurs dédiés à la mobilité douce.</b></p>
76	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p>La définition de la mobilité d'intérêt particulier mériterait d'être plus explicite. Est-ce qu'elle comprend les transports scolaires, les dessertes nocturnes, ainsi que les dessertes touristiques ?</p> <p>Dans le rapport explicatif, il est mentionné à titre d'exemple les liaisons par câble entre la plaine et la montagne. Cela concerne-t-il toutes les liaisons par câble ?</p> <p>Il serait souhaitable d'ajouter au rapport explicatif une liste indicative des dessertes existantes qui sont potentiellement concernées par ce chapitre.</p>	30	<p>Les transports scolaires sont de la responsabilité des communes (art. 11 Loi sur l'enseignement primaire) et ne sont donc pas couverts par la présente loi.</p> <p>S'agissant du transport nocturne ou touristique, l'entrée en matière dépendra de l'éligibilité des critères TRV.</p> <p>Cela concerne toutes les liaisons de transports public y compris les liaisons par câble. D'autant plus que la mobilité d'intérêt particulier est celle qui ne correspond pas à d'autres chapitres du projet de loi et que le Canton voudrait soutenir si elle répond aux objectifs du développement durable au sens de l'Agenda 2030, ce qui est en outre précisé dans le rapport.</p>
77	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p><b>Compétences et procédure</b> Le chapitre 6.1 reprend l'art. 1 al. 6 en précisant les tâches de chaque organe. Si ces articles étaient regroupés au début de la loi, la compréhension du texte serait facilitée.</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques.
78	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	Le Grand Conseil n'est pas plus mentionné, contrairement à la loi actuelle.	36	<p>L'art. rajouté :</p> <p>"1 Le Grand Conseil exerce les compétences suivantes:</p> <p>a) il alloue annuellement, par la voie du budget, les crédits nécessaires à l'application de la présente loi;</p> <p>b) il traite périodiquement des objectifs de la politique cantonale des transports, ainsi que des investissements en matière de transports publics;</p> <p>c) il fixe, par décision, les contributions cantonales au financement des investissements."</p>
79	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	La commission cantonale des horaires a été remplacée par la commission des transports. Les tâches de la commission ne sont pas détaillées, ni le pouvoir qu'elle exerce (proposition, consultation ou validation).	38	Les tâches plus précises seront si nécessaire précisées dans un éventuel règlement.
80	20.08.2021	Les Vert-e-s Verts-VS	<p><b>Conclusion</b> Au niveau de la forme, les Vert-e-s Valais s'interrogent sur la pertinence de regrouper plusieurs modes de déplacement sous l'appellation « transports publics ». Nous proposons de créer des nouvelles lois spécifiques pour l'aviation et la mobilité douce quotidienne semblerait plus judicieuse.</p> <p>Au niveau du transfert modal, nous regrettons qu'aucun objectif chiffré ne figure dans la loi, ni aucun renvoi à une stratégie volontaristes. Or il est désormais évident que l'objectif de protection de l'environnement qui est évoqué à l'art. 1 ne pourra être atteint qu'avec des mesures de réduction des émissions de CO2 contraignantes et à brève échéance.</p> <p>Au niveau des TP, nous proposons d'aligner le financement du trafic d'agglomération / urbain avec celui du trafic régional des voyageurs. Il semblerait judicieux que la participation du Canton, respectivement des communes, soit la même indépendamment du type de transport.</p> <p>Au niveau de la stratégie aéronautique cantonale, nous émettons des doutes sur la compatibilité entre le développement commercial de l'aéroport de Sion et les engagements environnementaux pris par la Suisse et le Valais. Le financement de l'aéroport de Sion par le Canton pose également de nombreuses questions qui ne sont pas résolues dans le projet de loi.</p>	Général	Pris connaissance de votre conclusion dont les points ont été traités directement dans les articles concernés.
81	16.08.2021	MGB	Aus einer <b>Infrastrukturperspektive</b> spricht nichts gegen den Gesetzesentwurf. - Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich über den Bund und die Beteiligung Dritter.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
82	16.08.2021	MGB	- Die Bestimmungen in Art. 30 ff. (Mobilität mit besonderer Bedeutung)	30	Vielen Dank für Ihren Kommentar.
83	16.08.2021	MGB	Gleiches gilt für die Bestimmung in Art. 26 ff. (Alltagslangsamverkehr). Hier werden heute bereits Beiträge von Dritten geholt (meistens Gemeinden, welche dann wiederum finanzielle Beiträge des Kantons erhalten). Diese Praxis sollte beibehalten werden.	26	Ce n'est pas exclu.
84	16.08.2021	MGB	Für den <b>regionalen Personenverkehr</b> gelten übergeordnet die Vorgaben des Bundes. Neuerungen werden in den folgenden Punkten erkannt: - In Art. 10 ist eine Investitionssubvention vorgesehen, z.B. für den Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr. Aktuell wird kein Anwendungsbereich gesehen, für welchen diese Subvention beantragt werden könnte.	10	Beispiel Umsteigeplattformen.
85	16.08.2021	MGB	Art. 13ff regeln die Beiträge der Gemeinden, die sich mit 30% an den Abgeltungen beteiligen müssen. Der heutige Anteil der Gemeinden ist nicht bekannt. Es wird davon ausgegangen, dass der Kanton Ansprechpartner bleibt und dieser die Finanzierung mit den Gemeinden direkt regelt.	13	Die Beteiligung ist für die Gemeinden bekannt und der Kanton bleibt Ansprechpartner.
86	16.08.2021	MGB	- Die Senkung der Kantonsquote und die Erhöhung der Gemeindequote ist aus unserer Sicht kritisch. Bei den ungedeckten Kosten wird das dazu führen, dass der Agglomerationsverkehr ausgebaut und der Regionalverkehr (gemeindeübergreifend) benachteiligt wird, da die Gemeinden aufgrund des höheren Anteils mehr Einfluss nehmen werden. Die Gemeinden werden wahrscheinlich die Prioritäten beim Finanzieren erst auf die eigenen Bedürfnisse legen und erst dann auf die übergreifenden Themen legen.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
87	16.08.2021	MGB	Bei der <b>Mobilität von besonderer Bedeutung</b> wird die Möglichkeit zur Finanzierung von Rollmaterial im Güterverkehr vermisst, sowie die Sicherheit in Bezug auf die nachhaltige Gewährleistung der Betriebssubventionen.  - Art. 31/1 sieht zwar eine Subvention für Investitionskosten vor. Diese ist aber auf Tiefbauinfrastrukturen beschränkt und muss über die Gemeinden abgewickelt werden. Eine Subvention der anstehenden Investitionen (wie bspw. am Refit HGE 4/4 II) ist nicht vorgesehen.  - Art. 31/2 sieht zwar eine Betriebssubvention vor. Diese wird aber nur «ausnahmsweise und nach Anhörung der betreffenden Gemeinden» vergeben und kann für bis 50 Prozent der Kosten gewährt werden (Art. 31/3). Der Güterverkehr ist mit steigenden Produktionskosten (Refit HGE 4/4 II) sowie sinkenden Bundesbeiträgen konfrontiert. Deshalb wird die Abhängigkeit von Kantonsabgeltungen in diesem Bereich zunehmen. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf ist nicht sichergestellt, dass vom Kanton auch in Zukunft die notwendige Unterstützung für den Güterverkehr erfolgt.	31	Dieser Artikel betrifft die Infrastrukturen und nicht das Rollmaterial, dessen Innovation oder Zielsetzungen in Zusammenhang mit der Agenda 2030 anderweitig finanziert werden. Der Artikel wurde geändert.
88	16.08.2021	MGB	- In Artikel 1b und 30 wird die Beförderung von Gütern erwähnt. Im gesamten Gesetzestext ist aber keine Konkretisierung des Güterverkehrs ersichtlich (im Gegensatz beispielsweise zum Luftverkehr). Es fehlen u.E. Bestimmungen zum Güterverkehr und insbesondere zur Güterverkehrsstrategie des Kantons.	30	Die Güterverkehrsstrategie wird im KMK 2040 definiert. Das Synthesepapier zu dieser Strategie kann der MGB auf Anfrage zugestellt werden. Die Strategie kann durch die Artikel über die Mobilität von besonderer Bedeutung unterstützt werden.
89	16.08.2021	MGB	- Es werden nur die personellen Auswirkungen für den Aufbau der Flughafeninfrastruktur aufgezeigt (40 Stellen). Ist es korrekt, dass in den anderen Bereichen keine personellen Ressourcen benötigt werden (z.B. Güterverkehr)?	Général	Um den Planungsaufgaben und der Erhöhung des Angebots im öffentlichen Verkehr gerecht zu werden, ist eine schrittweise Umverteilung der Personalressourcen der zuständigen Dienststellen vorgesehen (falls nötig, auch für den Güterverkehr). Ebenso wird für die Entwicklung der neuen Aufgaben in Zusammenhang mit dem Alltagslangsamverkehr eine Anpassung der bestehenden Ressourcen erfolgen.
90	16.08.2021	MGB	Die <b>Koordination zwischen den Akteuren</b> soll verbessert werden, insbesondere bei den konzessionierten Transportunternehmungen. Wie wird die Koordination zwischen den Akteuren bei den konzessionierten Transportunternehmungen konkret verbessert? Gemäss Artikel 6 sind keine Massnahmen ersichtlich.	6	Das Gesetz ermöglicht eine bessere Planung zwischen den Akteuren, insbesondere auf Stufe Planungsregionen.

91	16.08.2021	MGB	<b>Zuständigkeiten und Verfahren:</b> Der Einbezug der Transportunternehmungen ist kaum vorgesehen bzw. erwähnt (Ausnahme Artikel 38/2 gemäss welchem Transportunternehmungen bei Bedarf beigezogen werden). Es wäre zu prüfen,	38	Die Transportunternehmung wird ihre Einbezugnahme, ihre Aufgaben und ihre Pflichten im Einzelfall den Bewilligungen (Art. 3 Abs. 1 des Gesetzesentwurfs) und Vereinbarungen entnehmen können.
92	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	<b>Generelle Anmerkung</b> Gewisse Anpassungen im Vorentwurf sind zu begrüssen. Einige Punkte sind aus Sicht der Berggemeinden klar abzulehnen. Es findet eine Umverteilung zugunsten der Berggemeinden und zugunsten der Zentren statt. Die fehlende Möglichkeit der Angebotsgestaltung durch die Gemeinden ist abzulehnen, zumal der Kanton die Kompetenz besitzt, Linien des Regionalverkehrs zu streichen. Die reine Fokussierung auf die Wirtschaftlichkeit führt zudem zu einer Benachteiligung der Berggemeinden, während städtische Zentren davon profitieren. Der Orts- bzw. Agglomerationsverkehr wird ausgebaut, während der Regionalverkehr zurückgebaut wird.	Général	Die Planungskriterien werden vom BAV festgelegt, namentlich nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage.
93	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	<b>Besteller des öffentlichen Verkehrs</b> Bund und Kanton sind Besteller des öffentlichen Verkehrs. Das gegenwärtige Ausschreibungsverfahren muss angezweifelt werden, da durch die Konzessionsvergabe des Bundes an Transportunternehmen ein freier Marktzugang bzw. Wettbewerb verhindert wird. Zudem besitzt der Kanton die Kompetenz, das Angebot zu kürzen und Linien des Regionalverkehrs zu streichen, was insbesondere Berggemeinden betrifft. Es stellt sich die Frage, ob Bund und Kanton weiterhin alleinige Besteller des öffentlichen Verkehrs sein sollen.	Général	Die Planungskriterien werden vom BAV festgelegt, namentlich nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage.
94	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	<b>Angebotsgestaltung</b> Eine Angebotsgestaltung durch bzw. mit den Gemeinden ist nicht geplant. Die Mehrkosten eines Angebotsausbaus müssen von der Gemeinde vollumfänglich selbst getragen werden [Artikel 8]. Die Gemeinden können kein eigenes Angebot bereitstellen, da nur Bund und Kanton Besteller des öffentlichen Verkehrs sind [Artikel 8].	8	Laut Art. 28 Abs. 1 PBG sind die Besteller des Angebots der Bund und die Kantone. Doch gemäss Art. 28 Abs. 4 PBG und Art. 8 Abs. 5 GÖV(neu) können Gemeinden weitere Leistungen oder Tarifierleichterungen vereinbaren, sofern sie die zusätzlichen ungedeckten Kosten dafür tragen.
95	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	Überdies muss eine Angebotskürzung im Regionalverkehr durch den Kanton befürchtet werden [Artikel 11]. Die Angebotsgestaltung findet ohne umfassenden Einbezug der Gemeinden statt.  Alltagslangsamverkehr findet insbesondere in den Talgemeinden statt. Berggemeinden profitieren nicht von der Förderung/Subvention des (Alltags-) Langsamverkehrs, aufgrund fehlender kantonaler Bedeutung.	11	Die Leistung wird gemäss den BAV-Kriterien nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage bemessen.
96	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	<b>Mehrkosten und Beitragserhebung</b> Es findet eine Abwälzung der Subventionen auf die Gemeinden statt. Die Beteiligung der Gemeinden im regionalen Personenverkehr steigt deutlich von 5.2% (14% des Kantonsanteils) auf 11.1% (30% des Kantonsanteils). Gemeinden müssen mit CHF 3.3 Millionen Mehrkosten rechnen. Im Vergleich zu anderen	13	Die im Gesetz vorgesehene Gesamtaufteilung zwischen Gemeinden und Kanton ist ausgewogen.
97	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	<b>Luftverkehrsstrategie</b> Die automatische Beteiligung der Gemeinden an den Investitions- und Betriebskosten des Flughafens in Sitten ist, in Anbetracht der fehlenden Bedeutung für ein Grossteil der Berggemeinden, abzulehnen. Falls eine Finanzierung des Flughafens in Sitten vorgesehen ist, muss auch der Flugplatz in Raron, als einziger Ausweichflugplatz, eine finanzielle Unterstützung erhalten.	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
98	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	<b>Weiterführende Gedanken</b> Es ist anzustreben, über die Konferenz der kantonalen Delegierten des öffentlichen Verkehrs (KKD6V), das komplexe Tarif- und Vertriebssystem zu vereinfachen, um eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Dies wäre ein vernünftiger Zwischenschritt, ohne gleich das System mit neuen Geldern versorgen zu müssen.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
99	06.07.2021	NOB Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden	<b>Fazit:</b> Weitere Kostenabwälzungen auf die Gemeinden sind abzulehnen. Verschärft wird diese Ablehnung durch die Umverteilung zugunsten der Berggemeinden. Städtische Zentren profitieren von der Förderung des Ort- bzw. Agglomerationsverkehrs, während der für Berggemeinden wichtige Regionalverkehr abgebaut wird.	Général	Die Leistung wird gemäss den BAV-Kriterien nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage bemessen.
100	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<b>Allgemeines</b> Die OGI-JV begrüsst die Totalrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und findet den Vorentwurf im Grundsatz ein stimmiger Richtungsweiser für die Zukunft. Das Wallis verändert sich, die Bevölkerung lässt sich vermehrt in die Agglomerationen der Rhoneebene nieder und ist auf qualitativ hochwertigen öffentlichen sowie auch nachhaltigen Verkehr und auf sichere Verkehrswege für den Alltagslangsamverkehr angewiesen. Zur selben Zeit ist die Sicherstellung des öffentlichen Lebens in den Dörfern und Talschaften wichtig und ein qualitativer und quantitativer Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln von zentraler Bedeutung. Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, die Problematik der versiegelten Böden und den Lärm- und Geruchsemissionen entgegenzutreten, benötigt es auch für den öffentlichen Verkehr dringende Massnahmen. Die übergeordneten Strategien und Ziele des Bundes und des Kantons müssen in diesem Gesetz implementiert werden. Wir denken da insbesondere an die Verlagerung des Gütertransports, z.T. von regionalen Betreibern auf öffentlichen Verkehrsdienstleistungen, von der Strasse weg auf die Schiene. Zudem müssen Betreiber von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen in einer bestimmten Frist auf alternative Antriebsmittel für ihre Fahrzeuge, wie z.B. Wasserstoff umsteigen. Dies benötigt wiederum Unterstützungsmassnahmen des Kantons im Bereich der Infrastrukturen, z.B. Wasserstoff-Tankstellen bei den Postautogaragen. Aber auch die Aufwertung, Förderung und Sicherstellung eines flächendeckenden Netzes für den Alltagslangsamverkehr ist im Kanton dringend. Zudem muss ein Gesetz zeitgemäss sein und der Nachhaltigkeit und der Zukunft Rechnung tragen. In diesem Fall wünschen wir uns beispielsweise Anpassungen in der kantonalen Luftverkehrsstrategie.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen  Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
101	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<b>Geltungsbereich und Zweck</b> Neu: 3 e) die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu fördern; Die Verlagerung des Güterverkehrs, wie es der Bund vorsieht, muss nach unserer Meinung auch in diesem Gesetz explizit erwähnt werden.  Die Anbindung des öffentlichen kommunalen und regionalen Verkehrs muss eine hohe Qualität aufweisen und eine gute Verknüpfung mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr haben.	1	Eine explizite Erwähnung befindet sich in Art. 30.
102	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<b>Dem Kanton vorbehaltene Rechte</b> Ergänzung: Abs. 4 Er kann sich organisatorisch und finanziell an Tarifverbänden und an der Umsetzung anderer Tarifmassnahmen beteiligen, welche die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen und fördern sollen. Sie berücksichtigen namentlich die Ziele der Umwelt-, Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialpolitik.  Die Tarifmassnahmen müssen nach unserer Meinung zwingend die Ziele der obengenannten zu ergänzenden Punkten berücksichtigen. Dies auch unter Berücksichtigung der Agenda 2030. Zudem braucht es Ziele für die Umstellung der Fahrzeuge der Leistungserbringer*innen auf nachhaltige alternative Treibstoffe wie z.B. Wasserstoff	2	Wird in Art. 1 Abs. 2 bereits festgelegt
103	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<b>Angebot des Agglomerations- und Ortsverkehrs</b> Ergänzung: Abs. 1 Die Gemeinden sind verantwortlich für die Planung des Angebots im Agglomerations- und Ortsverkehr. Dazu gehört auch den hindernisfreien Zugang zu öffentlichem Verkehr und einer Verlagerungspolitik zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Alltags/angsamverkehrs. Neu: Abs. 2 Das Angebot muss umweltverträglichen Kriterien entsprechen. Die Gemeinden sind bezüglich der Qualität und den Zugang sowie einer nachhaltigen	18	Der vorliegende Gesetzesentwurf ist eine kantonale Rechtsgrundlage und regelt daher im Einzelnen die kantonalen Kompetenzen.
104	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<b>Kantonale Luftverkehrsstrategie</b> Art. 22 Massnahmen im Bereich der Luftverkehrsstrategie in kantonaler Kompetenz Neu: Abs. 4 Der Kanton verlangt von den Betreibern der Flughafeninfrastrukturen, wie Flughäfen und Landeplätze, Reduktionsmassnahmen im Bereich Lärm, Emissionen und Versiegelungsflächen. Neu: Abs. 5 Die Betreiber der Flughafeninfrastrukturen fördern umweltfreundlichere Flugzeuge welche den Flugplatz bei Start und Ankunft nutzen, wie z.B. durch die Bereitstellung von Sustainable Aviation Fuel (SAF). Neu: Abs. 6 Es soll ein kantonaler Klimafonds eingerichtet werden, welche Abgaben der Flughafeninfrastrukturen vorsieht. Diese Gelder werden für die Förderung des Alltags/angsamverkehrs eingesetzt. Mit dem Flughafen Genf und dem Flughafen Bern und Zürich, welche mit dem übergeordneten und regionalen öffentlichen Verkehr gut vernetzt sind und die Qualität der An- und Abreise in den Kanton Wallis gewährleisten, sehen wir die	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.

105	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<p>Alltagslangsamverkehr / Neuer Artikel Zweck und Ziele</p> <p>Abs 1 Dem Alltags/langsamverkehr wird eine besondere Aufmerksamkeit zugeteilt. Die Verkehrswege für den Alltagslangsamverkehr werden so gestaltet, dass der Zugang, der Platz, die Sicherheit und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sind.</p> <p>Abs 2 Der Agglomerations- und Ortsverkehr muss so ausgestaltet sein, dass die Sicherheit des Alltagsverkehrs, inkl. für Kinder und Personen mit Behinderungen gewährleistet sein muss. Ist dies nicht der Fall, so müssen innerhalb einer nützlichen Frist Massnahmen für die Förderung der Sicherheit von Verkehrsteilnehmer des Alltagslangsamverkehrs umgesetzt werden.</p> <p>Abs 3 Müssen die in den Plänen enthaltenen Wegnetze inkl. Fussgängerstreifen und Velostreifen des Alltagslangsamverkehrs oder Teile davon aufgehoben werden, hat derjenige, der dies veranlasst, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und ganz besonders in den vom Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vorgesehenen Fällen für angemessenen und gleichwertigen Ersatz durch bestehende oder neu zu schaffende Wege zu sorgen. Wer die Aufhebung veranlasst, trägt die Kosten für den angemessenen und gleichwertigen Ersatz.</p> <p>Der Abschnitt 4 des Gesetzes umschreibt unserer Meinung nach zu wenig klar den Zweck und die Ziele. Im Rahmen der verschiedenen nationalen und kantonalen Strategien, wie der Agenda 2030, erachten wir es als zwingend, dem Alltagslangsamverkehr, zu denen die nachhaltigsten Verkehrsmittel unserer Zeit gehören, eine besondere Rolle zukommen zu lassen. Zudem muss die qualitative und sicherere Anbindung des Alltagslangsamverkehrs an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein.</p>	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
106	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<p><b>Kantonales Netz des Alltagslangsamverkehrs</b></p> <p>Ergänzung: Abs. 1 Die zuständige Dienststelle entwickelt, fördert und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs</p>	27	Das vorgeschlagene Verb "fördert" ist überflüssig. Die Förderung der kommunalen Netze wird durch die Artikel 30 ff. des Gesetzesentwurfs geregelt.
107	18.08.2021	OGUV Oberwalliser Gruppe für Umwelt und Verkehr	<p><b>Fördermassnahmen</b></p> <p>Änderung: Abs. 1 Im Rahmen des Budgets führt und koordiniert der Kanton Massnahmen zur Förderung des Alltagslangsamverkehrs.</p> <p>Änderung: Abs. 2 Im Rahmen des Budgets unterstützt der Kanton Förderaktionen von Dritten, die im Bereich des Alltagslangsamverkehrs aktiv sind.</p>	29	Das ist genau der Zweck des Artikels (s. Abs. 3)
108	29.06.2021	OVT Oberwallis Verkehr & Tourismus	Der Vorstand des Vereins Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT hat die Vernehmlassungsvorlage für das totalrevidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr GöV anlässlich seiner Sitzung vom 29. Juni 2021 geprüft. Der OVT begrüsst grundsätzlich das totalrevidierte Gesetz. Der OVT teilt die Ziele, welche mit dem Gesetz verfolgt werden, nämlich eine hochwertige Erschliessung für alle Regionen und Gemeinden innerhalb des Kantonsgebiets sowie eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Dies ohne gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu benachteiligen.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
109	29.06.2021	OVT Oberwallis Verkehr & Tourismus	Beim <b>regionalen Personenverkehr</b> schliesst das kantonale Gesetz die Lücken der Bundesgesetzgebung und sieht zu Recht die Möglichkeit von Betriebsbeihilfen vor, wenn die entsprechende Erschliessung im Interesse der Bevölkerung oder wirtschaftlichen Entwicklung einer Randregion ist (Art 11 GöV).	11	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
110	29.06.2021	OVT Oberwallis Verkehr & Tourismus	Beim <b>Agglomerations- und Ortsverkehr</b> wird zu Recht die Bedeutung des Tourismus einbezogen, da es ein Ziel sein muss, die Mobilität der Gäste zu einem möglichst grossen Teil auch mit dem öV gewährleisten zu können (Art. 20 GöV).	20	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
111	29.06.2021	OVT Oberwallis Verkehr & Tourismus	In Abschnitt 3 des GöV (Art. 22 — 25) wird die kantonale <b>Luftfahrtstrategie</b> festgelegt. Die Erreichbarkeit über die Luft hat gerade für den Tourismuskanton Wallis eine grosse Bedeutung. Die beabsichtigte Bezeichnung des Flugplatzes Sitten zu einer Infrastruktur von kantonaler Bedeutung ist von daher gerade auch vor dem Hintergrund der Diskussionen auf Bundesebene um die Finanzierung der Regionalflughäfen richtig. Hingegen lehnt der OVT den vorgesehenen Finanzierungsschlüssel ab. Gemäss Vorschlag in der Vernehmlassung müssten alle Gemeinden von Oberwald bis St. Gingolph einen Beitrag an den Flugplatz Sitten leisten. Dies würde die Gemeinden insgesamt um zwischen 0,9 und 1,5 Mio. Fr. pro Jahr belasten. Der OVT ist der Auffassung, dass die Kosten vollumfänglich durch den Kanton und die Standortgemeinde Sitten getragen werden müssen. Es handelt sich schliesslich neu um eine <b>kantonale</b> Infrastruktur. Die Stadt Sitten hat einen direkten Nutzen durch die anfallenden Arbeitsplätze. Der Nutzen des Flughafens Sitten für Gemeinden wie Oberwald oder St. Gingolph dürfte aber gleich Null sein. Der OVT lehnt deshalb eine Mitfinanzierung durch die anderen Gemeinden ab. Zudem muss im GöV auch eine finanzielle Unterstützung für den Flugplatz Raron vorgesehen werden, da dieser der einzige Ausweichflugplatz ist für den Fall, dass Sitten vorübergehend geschlossen werden muss oder aus anderen Gründen nicht angeflogen werden kann.	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
112	29.06.2021	OVT Oberwallis Verkehr & Tourismus	In Abschnitt 4 des GöV (Art. 26 — 29) wird erstmals der <b>Alltagslangsamverkehr</b> aufgenommen. Der Langsamfreizeitverkehr ist bereits in einem speziellen Gesetz geregelt. Der OVT begrüsst die Aufnahme des Alltagslangsamverkehrs ausdrücklich, da dieser nicht nur in der Rhonetalebene sondern auch innerhalb der Gemeinden eine zunehmende Bedeutung geniesst. Mit dem Boom des E-Bikes und E-Scooter nimmt diese Bedeutung laufend zu. Leider wurde es in diesem Abschnitt verpasst, auch Qualitätskriterien für das Netz des Alltagslangsamverkehrs festzulegen. Die Infrastruktur für den Alltagslangsamverkehr ist im Kanton leider zum Teil in einem schlechten Zustand. Das gilt sowohl für die Haupttrasse im Rhonetal als auch für die Strecken in die Seitentäler und auch innerorts. Der OVT hat auf diesen Missstand bereits in seiner Resolution vom August 2020 aufmerksam gemacht. Inzwischen wurde zudem eine kantonale Volksinitiative für das Velowegnetz eingereicht. Das neue Bundesgesetz über die Velowege enthält entsprechende Bestimmungen über die Velowege für den Alltagsverkehr (Qualität, Streckenführung, Planung, Ersatzpflicht usw.). Diese Bestimmungen müssen für den Kanton Wallis im GöV	26	Mit dem Gesetzesentwurf in seiner vorliegenden Fassung können die Anforderungen des Bundes erfüllt werden. Der Entwurf unterstützt die Gemeinden bei der Verbesserung der Netze des Alltagslangsamverkehrs.
113	29.06.2021	OVT Oberwallis Verkehr & Tourismus	In Abschnitt 5 erhält der Staatsrat die Kompetenz, <b>besondere Mobilitätsformen</b> zu unterstützen. Dazu gehören beispielsweise Seilbahnverbindungen für den öffentlichen Verkehr vom Tal in die Berggemeinden, der touristische Verkehr, die Autoverlade, Logistikkösungen und ganz allgemein innovative Ansätze der Mobilität. Diese Bestimmung wird vom OVT ausdrücklich unterstützt. Zudem wäre eine explizite Nennung der Autoverlade wünschenswert. Es gibt im Bereich der Mobilität noch sehr viel Innovationspotenzial, welches nur ungenügend ausgeschöpft wird. Dies ist massgeblich verursacht durch die rigiden Vorgaben auf Bundesebene was die regulatorischen Vorschriften aber auch die Finanzierungsmöglichkeiten anbelangt. Der Kanton schliesst hier mit den Bestimmungen in Abschnitt 5 eine wichtige Lücke.	30	Im erläuternden Bericht wurde festgehalten, dass der Autoverlad dazu gehört.
114	29.06.2021	OVT Oberwallis Verkehr & Tourismus	In Art. 38 des GöV werden die Aufgaben und die Zusammensetzung der <b>Verkehrskommission</b> festgehalten. Die Kommission nimmt insbesondere Stellung zu Politik und Zielsetzungen im öffentlichen Verkehr und zu den Angebots- und Fahrplanvorschlägen. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, dass der OVT in Zukunft in dieser Verkehrskommission ebenfalls einen Sitz erhält.	38	Dies ist bereits der Fall, s. Bst. c.

115	18.08.2021	PDC du Valais romand	<p>Dans le cadre de la mise en consultation de l'avant-projet de loi sur les transports publics, nous vous présentons ici les remarques de notre parti. Le PDCVr n'a pas, actuellement, de commission des transports, nos remarques ont été collectées auprès de nos membres et de nos élus concernés par le thème.</p> <p>Nous tenons à saluer le travail effectué par votre service pour arriver à cet avant-projet. Cette révision est bienvenue alors que notre canton connaît une croissance démographique continue et que la société valaisanne se transforme rapidement, notamment dans sa façon d'appréhender le territoire et de s'y mouvoir. Le PDCVr est très sensible aux enjeux de la mobilité comme en témoignent les nombreuses interventions de nos groupes au Grand Conseil sur les deux dernières décennies.</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques.
116	18.08.2021	PDC du Valais romand	Ce rapport est très bien fait et fort utile pour comprendre les motifs de la loi. Il aurait été utile d'y rajouter des données sur les usagers valaisans, dans un souci pédagogique. Combien de kilomètres parcourus par jour en TP par habitant, des comparaisons cantonales ou régionales auraient permis de se faire une meilleure idée des enjeux pour notre canton.	Rapport explicatif	Ce n'est pas le lieu de les mettre dans un message. Ces chiffres « pédagogiques » seront néanmoins ajoutés dans le cadre des présentations faites en commission thématique.
117	18.08.2021	PDC du Valais romand	<p><b>Les objectifs</b> de la loi, définis dans l'article 1 sont clairs et bien rédigés. Ils se concentrent sur les liens entre les institutions et les entreprises de transport. Etonnamment, les usagers ne sont pas évoqués dans ces objectifs. Il serait opportun de citer la satisfaction des besoins des usagers comme un objectif de la loi.</p> <p>On peut se demander si d'autres objectifs peuvent également être envisagés, par exemple en terme de stimulation de l'innovation comme c'est le cas dans la loi sur la mobilité récemment mise en consultation par le canton de Fribourg qui dit dans son rapport explicatif : « 3.4 Innovation L'article 1 al. 1 let. d fixe un autre but, celui de favoriser l'innovation en matière de mobilité. Ce but est notamment concrétisé par les articles 99, 100 et 176, qui permettent de soutenir des initiatives, des projets pilotes ou des recherches innovantes en matière de mobilité durable, encourageant ainsi le développement au sein du canton de compétences tournées vers l'avenir, la durabilité et la digitalisation, dans l'industrie, la recherche et les transports publics. ». L'anticipation des nouvelles technologies dans le cadre de la mobilité est un objectif du programme</p>	1	Le soutien à l'innovation ou encore à la jeunesse est traité par le chapitre de la mobilité d'intérêt particulier.
118	18.08.2021	PDC du Valais romand	<p><b>Conséquences pour les communes</b></p> <p>De nombreux présidents de communes nous ont fait part de leurs craintes quant aux conséquences de cette loi sur leurs budgets. Les tableaux chiffrant les impacts financiers sont très bien conçus mais il serait nécessaire de chiffrer également les cas particuliers. Pour certaines communes, quelques dizaines de milliers de francs supplémentaires dans un budget peuvent déjà représenter un casse-tête comptable. Quelles sont les conséquences pour les grandes villes, elles qui doivent déjà assumer la réforme fiscale des entreprises. Notre parti reste très attaché au concept de subsidiarité et le premier échelon de l'action publique que sont les communes mérite toute notre attention. Celles-ci voient leurs tâches (et leurs dépenses) continuellement s'amplifier, cette révision</p>	Général	Toute commune peut faire une demande écrite afin de recevoir un tel document.
119	18.08.2021	PDC du Valais romand	<p><b>Région – agglomération</b></p> <p>Le défi de cette révision se situe ici selon nous. Les notions d'agglomération, de région et de centre urbain méritent une meilleure définition. La définition des rôles des différentes entités publiques et parapubliques en matière de mobilité pourrait être précisée par la loi.</p> <p>La Constituante est sur le point de redéfinir la carte politique du Valais, est-ce que celle-ci doit être déjà intégrée dans ce projet de loi ?</p>	Général	Définition Agglo par l'OFS --> Confédération
120	20.08.2021	PRO VELO Valais / Wallis	En mars 2020, le Grand Conseil valaisan a accepté, à 86 voix contre 37, la motion interpartis 5*0454 intitulée « Bases légales cantonales pour la mobilité douce quotidienne ». Faisant également le constat d'une absence de bases légales liées à la mobilité douce quotidienne, nous nous réjouissons qu'un pas ait été fait dans la bonne direction.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
121	20.08.2021	PRO VELO Valais / Wallis	<p><b>Remarques liminaires</b></p> <p>D'un point de vue formel, il est difficile de se prononcer sur cet avant-projet de loi, un comparatif entre la loi actuelle et la proposition de loi faisant défaut. De plus, PRO VELO Valais/Wallis regrette que le groupe de travail GL TP ne comporte pas de représentant des modes doux. Un point de vue des usagers incorporé en amont de cet avant-projet aurait généré un résultat qui répondrait mieux aux attentes des cyclistes et usagers du vélo. Enfin, le titre de la loi ne correspond aucunement au contenu. Autant la mobilité douce quotidienne que le transport aéronautique ne peuvent être considérés comme des transports publics.</p>	Général	<p>Pris connaissance de vos remarques.</p> <p>Nom de la loi: Loi sur la mobilité ne peut pas être puisqu'il existe également une loi sur les routes séparée.</p> <p>Juridiquement un tel texte légal n'est pas justifiable, dans le sens qu'il n'apporterait pas d'amélioration à la situation actuelle. D'autant plus que le domaine des transports publics et de la mobilité quotidienne ont une connexité procédurale et matérielle. Tandis que la mobilité de loisirs a sa propre procédure à part entière et est matériellement distincte des ses deux "domaines frères" précités.</p> <p>Le plan directeur fait également une distinction entre la mobilité douce et quotidienne ou pendulaire (fiches D5 "mobilité douce quotidienne" et B6 "mobilité douce de loisirs").</p> <p>Qui plus est, il existe une loi à part entière régissant le domaine des routes - la LR.</p>
122	20.08.2021	PRO VELO Valais / Wallis	<p><b>Remarques sur le fond</b></p> <p>Les remarques ci-après se basent sur les principaux éléments exigés dans la conclusion de la motion citée en introduction et se focalisent sur les articles concernant la mobilité douce quotidienne.</p> <p><b>1) Une définition claire de la notion de mobilité douce quotidienne (MDQ)</b></p> <p>La définition présentée dans cette loi (art. 26 al. 1) est trop générique et incomplète. En effet, définir la MDQ par « l'ensemble des modes de transport destinés à la mobilité dite quotidienne » est bien trop large. Une voiture ne fait pas partie de la mobilité douce, et pourtant elle s'inscrit parfaitement dans cette définition. Un des deux exemples cités, le « trafic deux-roues », mérite aussi clarification, dans la mesure où une moto par exemple ne fait pas partie de la mobilité douce non plus.</p> <p>Il serait donc pertinent de préciser que la mobilité douce comprend uniquement le trafic deux-roues non-motorisé, englobant toutefois les vélos à assistance électrique. A cet égard, consulter le bon exemple de l'art. 2 al. 2 de la loi sur la mobilité douce du Canton de Neuchâtel.</p> <p>A titre d'information, la loi sur la mobilité du Canton de Fribourg, qui était en consultation ce printemps, détaille au moins 7 définitions liées à la mobilité douce la mobilité douce (art. 41), les itinéraires de mobilité douce (art. 42), les passages publics (art. 43), les chemins de mobilité douce (art. 47), les chemins pour piétons (art. 48), les voies cyclables (art. 56), les voies cyclables pour la vie quotidienne (art. 57) et les voies cyclables pour les loisirs (art. 58). La définition telle que présentée dans cet avant-projet semble dès lors être très sommaire.</p> <p>Concernant l'art.26 al. 2, la loi mentionne que la « mobilité douce dite de loisirs » fait l'objet d'une législation spéciale, la LIML. Cet alinéa n'est pas précis, car en l'occurrence, la LIML- utilise le terme « mobilité de loisir » plutôt que « mobilité</p>	26	Le rapport et la loi ont été adaptés dans le sens de la remarque.
123	20.08.2021	PRO VELO Valais / Wallis	<p><b>2) Fixer des objectifs</b></p> <p>La loi ne fixe aucun objectif. Bien que cela semble être un choix délibéré, il est nécessaire de définir clairement à quoi elle sert. Le CCM2040 stipule en p. 29 du ch. 4.9 : « des moyens additionnels sont également nécessaires pour promouvoir les modes doux. Ils sont estimés à 2 mios par année, soit 40 mios sur une période de 20 ans. En outre, un EPT supplémentaire est nécessaire pour mettre en œuvre la vision ».</p> <p>Dès lors, si les objectifs ne sont pas fixés dans la loi, ils mériteraient du moins de l'être dans les lignes directrices. A titre d'exemple, les Cantons de Fribourg (art. 1), Neuchâtel (art. 1) et Genève 3 (art. 4 al. 2 et art. 7 al. 2) adoptent des buts très clairs liés à la mobilité douce dans leur loi sur la mobilité.</p>	26	Les objectifs chiffrés sont fixés dans les objectifs politiques arrêtés par le GC annuellement dans le cadre du budget (ressources humaines et financières).



140	04.08.2021	SDT - Service du développement territorial	Voir également les remarques insérées en commentaire directement dans l'avant-projet de loi.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
141	15.07.2021	SFCEP - Service des Forêts, des cours d'eau et du paysage	Je fais suite à la discussion de hier avec Nicolas Summermatter qui nous a rendu attentif à la consultation en cours de la loi cantonale sur les transports publics, révision qui porte également sur certains articles de la LIML et discussion qui portait sur la planification des itinéraires LIML sur la commune de Bagnes.  Notre service prend position comme suit sur la révision citée en marge :  « Afin d'éviter toute confusion sur la vocation des itinéraires (randonnée, VTT,...) sur le territoire communal, notre service souhaite que la planification des itinéraires LIML soit réalisée au minimum sur l'ensemble du territoire communal voir sur plusieurs communes, et non en découpant cette planification en plusieurs étapes ou par objet, ce qui ne permet pas d'avoir une vision globale et cohérente de l'impact des itinéraires sur les milieux naturels et la forêt.  Nous proposons de modifier l'art. 3, al. 2bis (nouveau) de la LIML ainsi : Les communes ont l'obligation de <b>planifier de manière globale</b> et de réexaminer intégralement et, au besoin, de remanier tous les 10 ans les plans des itinéraires et ouvrages qui y sont liés, sis sur leurs territoires. »	LIML	A titre liminaire, il sied de relever que l'art. 3 al. 2 bis LIML vise à obliger la commune « de réexaminer intégralement et, au besoin, de remanier tous les dix ans les plans des itinéraires ». Cet alinéa a pour but d'inciter les communes de revoir leurs plans au moins tous les 10 ans. Beaucoup de communes le font déjà à des laps de temps plus courts mais en procédant par type de mobilité. Elles n'attendent pas 10 ans. (suite-->)  De point de vue de la systématique juridique, rajouter dans cet article l'obligation « de planifier manière globale » pourrait porter à confusion. L'alinéa demande de revoir les plans des itinéraires, donc tous les plans de tous les itinéraires. Un tel rajout peut être perçu comme une tautologie. De plus, cet alinéa porte sur une incitation générale de ne pas laisser tomber la LIML et de revoir l'actualité des plans de temps en temps (10 ans). Donc de rajouter à cet alinéa une obligation qui porte sur chaque dossier sort du but dudit alinéa. (suite-->)  Quant au côté matériel de la proposition du SFCEP, la volonté « d'éviter toute confusion sur la vocation des itinéraires (randonnée, VTT,...) sur le territoire communal » est compréhensible. Toutefois, l'on peut avoir une telle vision en analysant le plan au 1: 25'000. En effet, ce plan a justement pour but de démontrer tous les itinéraires d'été ou d'hiver, afin d'avoir une vision globale entre un nouvel itinéraire et les autres itinéraires d'autres types de mobilité de loisirs existants sur la commune. Partant, c'est un excellent outil pour voir l'impact du nouvel itinéraire dans sa globalité avec les autres itinéraires approuvés. (suite-->)  S'agissant de la proportionnalité d'une telle obligation, une planification globale par rapport à tous les éventuels futurs itinéraires paraît disproportionnée voir impossible à mettre en place. Demander aux communes d'attendre l'élaboration de tous les éventuels futurs itinéraires pour les soumettre en une fois au Conseil d'Etat alourdirait considérablement la procédure d'approbation, sans parler de la procédure de préparation d'un tel dossier par la commune. (suite-->)  A titre d'exemple, l'on pourrait imaginer à un cas de figure où une commune voudrait approuver quelques modifications « partielles » de son réseau d'itinéraires pour assurer une meilleure sécurité.
142	20.08.2021	TCS - Section Valais	En préambule, nous nous permettons de vous signaler que nous regrettons vivement, en tant que plus grand club de la mobilité en Valais avec plus de 70'000 membres, de ne pas avoir été associés aux réflexions ayant mené à la rédaction de ce texte. L'engagement, les compétences et l'expérience du TCS auraient en effet été, à notre sens, utiles à ce travail, sans parler de la prise en compte de ses nombreux membres. Ces membres, comme la plupart des citoyens valaisans, ont un intérêt légitime à ce que les transports publics soient traités dans le cadre de cette loi et que la mobilité douce, individuelle et/ou collective, soit discutée à part, dans un autre projet de loi. Cela amènerait plus de clarté, de lisibilité et d'équité entre les différentes mobilités. Cela serait également bénéfique pour sa compréhension par la population valaisanne. Le TCS Section Valais s'engage dans le débat public pour une complémentarité entre les différentes mobilités. Compte tenu des nombreux acteurs actifs sur ces sujets, le TCS Section Valais estime nécessaire de préciser l'article 29 LTP. En effet, il nous semble important de prévoir clairement que la mise en place d'actions de promotion et la distribution de subventions ne soient possibles que pour des "associations ou fondations à but non-lucratif". Les soutiens à des entreprises privées à but lucratif peuvent bien entendu être possibles mais précisés sous d'autres formes et clairement encadrés.	Général	Nom de la loi: Loi sur la mobilité ne peut pas être puisqu'il existe également une loi sur les routes séparée.  Juridiquement un tel texte légal n'est pas justifiable, dans le sens qu'il n'apporterait pas d'amélioration à la situation actuelle. D'autant plus que le domaine des transports publics et de la mobilité quotidienne ont une connexité procédurale et matérielle. Tandis que la mobilité de loisirs a sa propre procédure à part entière et est matériellement distincte des ses deux "domaines frères" précités.
143	20.08.2021	TCS - Section Valais	Pour notre section, le choix judicieux serait de diviser en deux ce projet de loi afin que seuls les transports publics soient traités dans le cadre de cette loi et que la mobilité douce, individuelle et/ou collective, soit discutée à part, dans un autre projet de loi. Cela amènerait plus de clarté, de lisibilité et d'équité entre les différentes mobilités. Cela serait également bénéfique pour sa compréhension par la population valaisanne. Le TCS Section Valais s'engage dans le débat public pour une complémentarité entre les différentes mobilités. Compte tenu des nombreux acteurs actifs sur ces sujets, le TCS Section Valais estime nécessaire de préciser l'article 29 LTP. En effet, il nous semble important de prévoir clairement que la mise en place d'actions de promotion et la distribution de subventions ne soient possibles que pour des "associations ou fondations à but non-lucratif". Les soutiens à des entreprises privées à but lucratif peuvent bien entendu être possibles mais précisés sous d'autres formes et clairement encadrés.	29	Mobilité douce quotidienne fait partie des moyens de transport, en tant que transport public individuel (art. 1 du projet de loi). Le projet de loi vise justement la complémentarité entre les transports publics et les transports individuels.  Pour le surplus, le titre de la loi est modifié.  Les critères essentiels sont les critères en lien avec le développement durable. La question d'activité lucrative ou non du requérant est analysée et pondérée après l'évaluation des critères de développement durable.
144	20.08.2021	TCS - Section Valais	Concernant la commission des transports instituée par la loi (art. 38), le TCS Section Valais demande impérativement que sa composition soit revue. Les associations représentant les usagers et usagères des moyens de transport doivent également intégrer cette commission. La loi a pour but d'offrir à la population une mobilité performante, il est donc important que les utilisateurs et utilisatrices soient représentés au sein de cette commission.	38	L'art. 38 du projet de la loi reprend pour sa majorité l'actuel article 18. Les usagers sont représentés au travers des représentants des communes qui défendent les intérêts des usagers.
145	20.08.2021	TCS - Section Valais	En conclusion, le TCS Section Valais rappelle que, pour être dynamique et innovante, la mobilité en Valais, canton rural et montagnard, doit être abordée dans une vision d'ensemble. Seule une vision généraliste et globale de la mobilité, qui prend en compte la nécessaire complémentarité des moyens de transports, est à même de résoudre les difficultés et de permettre la mobilité dont ont besoin les valaisans et les valaisannes. Les divisions constatées aujourd'hui dans la société ne doivent, à notre sens, pas être encouragées mais au contraire réunies par l'Etat, dont le rôle consiste au final à répondre aux besoins de toutes et tous afin d'assurer un bon « vivre ensemble ».  Nous remercions toutes les personnes ayant préparé ce projet de loi et vous assurons de notre volonté de participer activement et positivement à la suite de ce travail, comme partenaire actif depuis 125 ans pour la mobilité. Dans l'attente des prochaines échéances, nous vous présentons nos meilleures salutations.	Général	Pris connaissance de vos remarques.  Voir "Concept cantonal de mobilité 2040"
146	17.08.2021	UDI - Union des Indépendants	Si l'intérêt de l'Exécutif cantonal pour la mobilité douce et les transports publics se ressent à travers ce projet de loi, l'UDI rappelle que la mobilité individuelle est la première forme de mobilité dans notre canton. La topographie de celui-ci ne permet pas une cadence horaire de transports publics dans toutes les vallées. Si l'objectif de transférer des utilisateurs vers d'autres types de mobilité est louable, cela ne doit se faire en concurrence avec la mobilité individuelle. En outre, l'UDI ne comprend pas l'inclusion de la mobilité douce dans une loi au titre "Loi pour les transports publics". La mobilité douce doit faire l'objet d'un autre projet de loi ou alors le titre doit être modifié.  L'UDI s'opposera à toute mesure visant à entraver la circulation routière : réduction de limitation de vitesse, contrôle d'accès, fermeture de certaines routes, etc. Le transport professionnel (marchandises ou personnes), les déplacements des pendulaires ou trajets dans le cadre du travail doivent pouvoir bénéficier de routes ouvertes et accessibles.	Général	Nom de la loi: Loi sur la mobilité ne peut pas être puisqu'il existe également une loi sur les routes séparée.  Juridiquement un tel texte légal n'est pas justifiable, dans le sens qu'il n'apporterait pas d'amélioration à la situation actuelle. D'autant plus que le domaine des transports publics et de la mobilité quotidienne ont une connexité procédurale et matérielle. Tandis que la mobilité de loisirs a sa propre procédure à part entière et est matériellement distincte des ses deux "domaines frères" précités.  Le plan directeur fait également une distinction entre la mobilité douce et quotidienne ou pendulaire (fiches D5 "mobilité douce quotidienne" et B6 "mobilité douce de loisirs").  Qui plus est, il existe une loi à part entière régissant le domaine des routes - la LR.
147	17.08.2021	UDI - Union des Indépendants	L'article 29 du projet de loi, soit le soutien d'action de promotion et de distribution de subvention, a attiré l'attention de l'UDI. Nous nous opposons à cet article car nous estimons que ce n'est pas à l'Etat de verser des subventions pour soutenir des actions de promotion de mobilité douce d'acteurs privés. Si une association veut se constituer pour défendre une certaine vision de la société ou représenter les intérêts de ses membres, libre à elle de le faire avec ses propres moyens. Elle n'a pas besoin d'aller demander l'argent de l'Etat pour réaliser son but statutaire, et l'Etat n'a pas à distribuer l'argent des contribuables comme contrepartie.	29	Il ne s'agit pas de subventionner l'accomplissement du but statutaire des associations. Les critères de développement durable doivent être analysés afin d'entrer en matière sur une éventuelle subvention. Pour le surplus, il ne s'agit pas d'une obligation pour l'Etat mais d'une possibilité si la demande est justifiée.
148	17.08.2021	UDI - Union des Indépendants	De plus, concernant la composition de la commission des transports (art.38) nous émettons de fortes réserves. Les associations représentant les utilisateurs de la mobilité doivent absolument être intégrées dans cette commission. Cette loi a pour but d'offrir à la population des moyens de déplacement performants. Il est donc important que les utilisateurs, du moins les organisations les représentant, de ces services soient également intégrés dans cette commission. En outre la composition actuelle de la commission n'est pas satisfaisante à nos yeux. Nous ne comprenons pas la présence des milieux syndicaux dans une commission traitant des transports, tout comme les quatre places réservées aux services de l'Etat. Nous suggérons que les représentants des communes y soient intégrés. Les communes financent le réseau de transports publics, il est donc normal qu'elles aient voix au chapitre.	38	Les usagers sont représentés au travers des représentants des communes qui défendent les intérêts des usagers.
149	20.09.2021	Les Vert-e-s Sion-Hérens-Conthey	Les Vert-e-s valaisans vous ont rendu réponse quant au projet global d'avant-projet de loi sur les transports publics. La section des Vert-e-s de Sion-Hérens-Conthey tient cependant à prendre position par rapport au chapitre 3 concernant la stratégie aéronautique.  La section des Verts de Sion / Hérens / Conthey s'étonne que la stratégie aéronautique cantonale soit insérée dans la future Loi sur les Transports Publics (LTP). Le trafic aérien ne s'apparente nullement aux principes qui régissent généralement lesdits transports publics et justifient un subventionnement étatique : obligation de desserte, accessibilité pour tous. Pour cette raison notre section propose de créer une loi ad hoc en relation avec l'aéronautique (cf. législation tessinoise et genevoise). Cette loi devrait clairement exposer la politique de développement de l'aéroport souhaitée par le canton. Elle permettrait également de définir le type de convention publique/privée envisagé en fixant le mode de financement de l'aéroport et les activités qui s'y rattachent...	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.

150	06.09.2021	Ville de SIERRE	<b>Titre de loi</b> Au vu des chapitres traités dans cette nouvelle loi, il semblerait plus compréhensible de modifier le titre de cette loi, qui touche un aspect plus globale de la mobilité et non plus uniquement des transports publics. Alternativement, on pourrait imaginer gagner en clarté dans le respect du principe d'unité de matière en limitant les thèmes traités par cette loi aux seuls transports publics et en réglant les questions de mobilité douces quotidienne, de transport aéronautique ou d'autres éléments d'intérêt particulier dans des procédures législatives	<b>Général</b>	Nom de la loi: Loi sur la mobilité ne peut pas être puisqu'il existe également une loi sur les routes séparée.  Juridiquement un tel texte légal n'est pas justifiable, dans le sens qu'il n'apporterait pas d'amélioration à la situation actuelle. D'autant plus que le domaine des transports publics et de la mobilité quotidienne ont une connexité procédurale et matérielle. Tandis que la mobilité de loisirs a sa propre procédure à part entière et est matériellement distincte des ses deux "domaines frères" précités.
151	06.09.2021	Ville de SIERRE	Dans les buts définis à l'article 1, il est fait mention à l'al. 3a que la loi vise à "garantir un haut niveau de desserte à toutes les régions du territoire cantonal" On peine dès lors à comprendre un tel écart dans le taux de soutien cantonal entre les subventions au trafic régional voyageurs (TRV) et les subventions au trafic d'agglomération, urbain ou péri-urbain dont les prestations intéressent non seulement la majorité de la population valaisanne mais également un bon tiers des Communes du Canton lorsque l'on parle de soutien financier au transport	<b>1</b>	NEM. La différenciation des taux de subvention s'explique par les compétences différentes, le TA et le TU étant de compétence communale. La LTP n'est pas un instrument péréquatif absolu.
152	06.09.2021	Ville de SIERRE	L'article 7 pour le TRV le définit notamment comme étant du « transport de voyageurs à l'intérieur du canton » et l'article 19 définit le transport d'agglomération comme étant du « transport à l'intérieur d'une agglomération ». Comme une de ces entités englobe l'autre il serait bon de clarifier les cas des lignes de TRV actuelles entièrement incluses dans un périmètre d'agglomération. Par exemple qu'en sera-t-il du statut de la ligne 1241 1 entre Sierre et Sion qui fait actuellement l'objet d'un appel d'offres qui en sera commanditaire ? De manière parallèle, comment les lignes desservant plusieurs communes sans dépasser la limite d'une agglomération seront considérées ?	<b>7</b>	C'est la Confédération qui juge de la qualification d'une ligne, en l'attribuant au TRV ou au transport d'agglomération (art. 3 OITRV). Il n'est pas adéquat de mettre une liste exhaustive dans une loi ou son message qui ont un caractère durable et ne pourront pas assurer le suivi des changements d'une telle liste de manière efficace.
153	06.09.2021	Ville de SIERRE	L'article 7 pour le TRV le définit notamment comme étant du « transport de voyageurs à l'intérieur du canton » et l'article 19 définit le transport d'agglomération comme étant du « transport à l'intérieur d'une agglomération ». Comme une de ces entités englobe l'autre il serait bon de clarifier les cas des lignes de TRV actuelles entièrement incluses dans un périmètre d'agglomération. Par exemple qu'en sera-t-il du statut de la ligne 1241 1 entre Sierre et Sion qui fait actuellement l'objet d'un appel d'offres qui en sera commanditaire ? De manière parallèle, comment les lignes desservant plusieurs communes sans dépasser la limite d'une agglomération seront considérées ?	<b>19</b>	Il n'y a pas de lignes qui peuvent être qualifiées comme TRV et en même temps comme TA. Partant, une ligne n'a toujours qu'une seule qualification. Les lignes du TRV sont définies par la Confédération.
154	06.09.2021	Ville de SIERRE	Pour une meilleure compréhension de l'article 10, il serait souhaitable de définir un peu plus précisément ce qui est considéré comme des investissements. Est-ce que le terme d'installations, nouvelles ou existantes, englobent les dépôts, ateliers mécaniques ou bureaux des concessionnaires ou est-ce que cela se limite à des installations liées à l'exploitation sur route (arrêts, voies réservées, ) ? De même, est-ce que les équipements comprennent le matériel roulant, les équipements mécaniques destinés à l'entretien des éléments informatiques de gestion ? Une fois ces précisions amenées directement ou par voie d'ordonnance, il conviendra également de préciser si ces subventions sont applicables au transport d'agglomération qui poursuit les mêmes finalités que celles décrites au ch.3 1.a) et ss du même article.	<b>10</b>	Exemple: Plateforme intermodale. Pas les investissements concernant l'exploitation.
155	06.09.2021	Ville de SIERRE	L'article 1 1 ch.2 1. a) laisse entendre qu'une insuffisance de financement fédéral pourrait justifier une subvention d'exploitation. Celle-ci justifiant un appel à contribution des communes à raison de 50% au minimum (cf. art. 13) on peut s'interroger sur le fait de reporter majoritairement ces charges du niveau fédéral au niveau communal. Il semblerait plus adéquat que l'échelon cantonal, directement en relation avec la Confédération, supporte ces éventuels coûts supplémentaires.	<b>11</b>	Cette disposition représente un soutien du canton aux communes. A défaut les communes doivent assumer les 100% des coûts. En outre, une des conditions d'octroi de la subvention de l'art. 11 al. 2 est la reconnaissance notamment par les communes.
156	06.09.2021	Ville de SIERRE	Selon la répartition proposée à l'article 13, il n'y a plus de distinction entre les communes desservies et les communes de la région comme cela est le cas dans l'Annexe I de la loi actuelle sur les transports publics du 28 septembre 1998. La notion de bénéficiaire n'étant pas clairement définie, comment ce regroupement doit-il être compris ? Est-ce que seules les communes desservies seront appelées à contribution comme le laisseraient entendre les art. 16 et 17 ? En outre, la situation actuellement en force, fixe une participation totale des communes à hauteur de 140/0 de l'aide financière pour l'exploitation des transports publics cela tant pour le TRV que le chemin de fer. Les nouvelles répartitions augmenteraient cette participation à 300/0 respectivement 50 0/0. Comment justifier une telle augmentation pour des prestations dont le Canton est commanditaire?	<b>13</b>	La répartition par commune prévue dans le projet de loi est équilibrée. Elle est liée aux prestations de bus propres par commune. S'agissant des prestations de chemins de fer, toutes les communes participent selon les critères de la loi.
157	06.09.2021	Ville de SIERRE	La procédure de répartition décrite à l'article 14 devrait être précisée notamment en indiquant la pondération relative appliquée entre les critères de population et de desserte. De plus, les communes urbaines regroupant la majorité de la population et étant situées à l'extrémité de la quasi-totalité des lignes régionales, se verront fortement impactées par une telle répartition qui ne tiendrait pas compte, notamment, des linéaires, du nombre d'arrêts et/ou de l'éloignement des zones desservies. Comme ces mêmes communes se voient également fortement mise à contribution pour les transports d'agglomération, il semblerait raisonnable de produire une modélisation permettant à toutes les communes de quantifier l'impact financier d'une telle répartition. La situation de l'année 2019 pourrait servir de comparatif à une telle modélisation.  L'opportunité d'introduire des critères complémentaires de répartition (nuitées touristiques, force financière kilométrage desservi, nombres d'arrêts ...) pourrait également être testée par cette même modélisation.	<b>14</b>	Toute commune peut faire une demande écrite afin de recevoir un document indiquant les critères de répartition par commune.
158	06.09.2021	Ville de SIERRE	L'article 16 mentionne des coefficients liés au nombre de paires de courses, Est-ce que celui-ci comprend l'ensemble des lignes du trafic régional ou est-ce que ce calcul se fait par ligne de manière individuelle ? Comment le calcul est fait lorsqu'une ligne est partagée entre deux régions socio-économiques ? De plus, le nombre de paires de courses le long d'une ligne étant généralement identique sur l'ensemble de son trajet, la répartition entre commune ne reposerait que sur un critère de population. Cela militerait comme dit précédemment pour l'introduction de critères complémentaires.	<b>16</b>	C'est le nombre de paires de courses qui passent par un arrêt sur la commune, peu importe sa destination.
159	06.09.2021	Ville de SIERRE	Il est indiqué à l'article 21 que « l'Etat peut participer au financement des coûts non couverts » pour le transport d'agglomération. Cette notion conditionnelle introduit un facteur d'incertitude dans la gestion financière des réseaux de trafic voyageurs à l'échelon d'agglomération ou urbain, d'autant plus qu'aucune précision liée à ce choix n'est donnée. Il conviendrait de reformuler le texte en y ôtant toute notion conditionnelle.  La nouvelle répartition proposée dans la nouvelle loi ne modifie en rien la part à charge des communes exploitantes de tels réseaux qui demeure à 70% comme dans la loi actuelle. Un soutien plus important du Canton à l'exploitation de ces transports de courtes et moyennes distances nous semble indispensable pour permettre un transfert modal significatif en lien avec les objectifs de l'Agenda 21. En effet les impacts des véhicules individuels motorisés sont bien plus importants sur les courtes distances que sur les trajets plus importants. Il est donc primordial de soutenir les solutions visant à promouvoir les transports publics et les modes doux de manière significative à l'intérieur des périmètres urbains et péri-urbains où la majorité de ces mouvements sont enregistrés. La prise en charge par le Canton de la part des communes de la région (selon LTP actuelle) laissera inchangées les charges des centres urbains déjà préétablies par la nouvelle répartition des frais du transport régional (cf. art. 14). Une augmentation de la participation cantonale au transport d'agglomération serait souhaitable.	<b>21</b>	Si l'on utilise le terme "l'Etat participe...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).  Dans le même sens, la loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu).  Si la demande de subvention ne remplit pas les critères cette formulation permet de ne pas subventionner. Toutefois, du moment que les critères sont remplis le service entre en matière.  L'implication du canton passe de 15% à 30% pour les TA et TU, soit plus d'un doublement, ce qui est significatif. Qui plus est, le Canton soutient les prestations supplémentaires qu'une commune souhaiterait avoir par sa participation.
160	06.09.2021	Ville de SIERRE	Nous saluons la volonté de l'Etat, à l'article 25, de prendre en charge les coûts de l'infrastructure aéroportuaire de Sion dont l'importance au niveau touristique et économique pour le Canton n'est plus à démontrer. Il ne nous apparaît toutefois pas adéquat de lier cet élément à une loi traitant essentiellement de transport public, d'autant plus sans connaître l'implication de cette question sur la gestion de fonds cantonaux dédiés à cette thématique.  Dans le respect de l'intérêt socio-économique de cet aéroport, il nous semblerait plus adéquat de le financer entièrement par l'Etat sans contribution des communes comme mentionné à l'article 23. Cela d'autant plus que les principes d'appel à contribution de l'article 24, basés sur ceux appliqués pour la T9 dans la loi sur les routes semblent difficilement s'appliquer à une infrastructure ponctuelle comme un aéroport notamment sur les questions de « longueur du réseau » ou de nombre de véhicules à moteur » (cf. art 89 LFR).	<b>Aéroport</b>	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.

161	06.09.2021	Ville de SIERRE	Nous comprenons la pertinence et le bien-fondé de vouloir porter vers l'avant la mobilité douce quotidienne aux articles 26 et suivants, mais on peine à comprendre l'intégration de ces éléments dans une loi traitant des transports publics, Comme déjà dit, il semblerait plus adéquat de changer l'intitulé de cette loi ou encore mieux d'intégrer ces éléments dans la LR d'autant plus que c'est elle qui doit être réalisée en application notamment de l'art 9a LR. Cela éviterait des amalgames notamment en matière d'appel à contribution entre transports publics et réseau routier.	26	Le titre de la loi est modifié.
162	06.09.2021	Ville de SIERRE	A l'instar des articles 29 et 32, on peut s'interroger sur le fait que les actions de promotion des transports publics ne fassent pas l'objet d'un article ad hoc alors même que ces principes soient fixés à l'article 2 al 4 et 5 et 4 traitant des prérogatives cantonales.	29	Le champ d'application d'octroi des subventions pour les transports publics couvre déjà une telle possibilité.
163	06.09.2021	Ville de SIERRE	La définition proposée de la mobilité d'intérêt particulier à l'article 30, laisse la porte ouverte à une grande partie d'interprétation. Ne sachant pas si les subventions prévues émargeraient également au budget destiné au soutien des transports publics, il conviendrait de préciser ces notions pour ne pas préteriter ces derniers. L'intégration d'intérêts particuliers dans une loi destinée à traiter des transports publics fait à nouveau apparaître un manque d'unité dans les thèmes traités et il semblerait plus adéquat de traiter les soutiens à de telles actions par un autre outil de promotion cantonal. On relèvera également que le taux de soutien de l'Etat à ces éléments serait supérieur à celui accordé aux transports d'agglomération.	30	La mobilité d'intérêt particulier est celle qui ne correspond pas à d'autres chapitres du projet de loi et que le Canton voudrait soutenir si elle répond aux objectifs du développement durable au sens de l'Agenda 2030, ce qui est en outre précisé dans le rapport.
164	06.09.2021	Ville de SIERRE	La création d'une commission des transports selon article 38 est à saluer. Il conviendra d'y intégrer des représentants des communes afin de leur permettre également de s'exprimer sur des thèmes oh combien essentiels pour elles. On peut également proposer d'augmenter le rythme minimum de réunion afin de pouvoir créer une réelle force de proposition et remplir de manière crédible les tâches qui lui sont confiées.	38	Les usagers sont représentés au travers des représentants des communes qui défendent les intérêts desdits usagers. L'art. 38 al. 4 prévoit le nombre <u>minimal</u> de réunions.
165	18.08.2021	Ville de SION	En préambule, la Ville de Sion salue le travail effectué pour la révision de la LTP. Cette révision paraît en effet indispensable afin de relever les défis futurs de la mobilité en Valais et le développement d'un système de transports multimodal durable et efficace. L'intégration de la mobilité douce quotidienne est notamment capitale, celle-ci étant un complément indissociable du système de transports publics et manquant jusqu'alors cruellement d'une base légale forte (à l'instar de la mobilité douce de loisirs). La Ville de Sion salue également le souhait d'une participation financière plus importante du Canton allouée au fonds d'infrastructure ferroviaire, ainsi qu'au trafic urbain et d'agglomération.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
166	18.08.2021	Ville de SION	Concernant la stratégie aéronautique et en tant qu'exploitant de l'aéroport civil de Sion depuis 1956 (date de la concession délivrée par l'Office fédéral de l'air), la municipalité de Sion salue la volonté du Canton de reconnaître cette infrastructure comme d'importance cantonale. L'aéroport de Sion se développe en aéroport international. La Ville de Sion a constaté que celui-ci ne sert pas que de porte d'entrée à de nombreux touristes qui se rendent ensuite dans les stations d'altitude de notre Canton (notamment Zermatt, Verbier, Crans-Montana) mais également sert à de nombreux usagers réguliers empruntant l'aéroport avec des avions basés ou loués pour rejoindre des villes européennes ou plus lointaines alors qu'ils résident en Valais. La Ville de Sion accompagnera avec toute l'énergie nécessaire la cantonalisation de l'aéroport, processus engagé depuis plusieurs années avec l'Etat du Valais.	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.
167	18.08.2021	Ville de SION	Les points développés ci-après permettraient selon nous de faire encore un pas en avant afin d'anticiper les évolutions de mobilité et surtout de provoquer un transfert modal plus rapide et conséquent. La Ville de Sion soutient également la prise de position transmise par l'Antenne Régions Valais Romand au Service de	Général	Pris connaissance de vos remarques.
168	18.08.2021	Ville de SION	<b>Intitulé de la loi</b> Le projet de loi a l'ambition de traiter de différentes thématiques liées à la mobilité (transports publics, mobilité douce quotidienne, domaine aéronautique, ) Par conséquent, l'intitulé de la loi devrait être adapté afin de mieux correspondre à son contenu.	Général	Nom de la loi: Loi sur la mobilité ne peut pas être puisqu'il existe également une loi sur les routes séparée.  Juridiquement un tel texte légal n'est pas justifiable, dans le sens qu'il n'apporterait pas d'amélioration à la situation actuelle. D'autant plus que le domaine des transports publics et de la mobilité quotidienne ont une connexité procédurale et matérielle. Tandis que la mobilité de loisirs a sa propre procédure à part entière et est matériellement distincte des ses deux "domaines frères" précités.  Le plan directeur fait également une distinction entre la mobilité douce et quotidienne ou pendulaire (fiches D5 "mobilité douce quotidienne" et B6 "mobilité douce de loisirs").  Qui plus est, il existe une loi à part entière régissant le domaine des routes - la LR.
169	18.08.2021	Ville de SION	<b>Intégration des agglomérations</b> La définition et le choix des acteurs régionaux et intercommunaux n'est parfois pas judicieuse étant donné les nombreuses terminologies utilisées (régions du territoire cantonal, régions socio-économiques, agglomérations, etc.).  En particulier, les agglomérations au sens de l'OFS ne font selon nous pas sens pour le territoire fonctionnel dans lequel se fonde la Ville de Sion. Le périmètre de l'agglomération Valais central, avalisé et intégré par toutes les communes en faisant partie, régit aujourd'hui nombre de décisions et mesures supra-communales. La planification et la gestion des transports publics urbains et d'agglomération voit notamment le rôle de l'agglomération Valais central grandir, et ce processus se matérialise de manière continue avec comme objectif de délégation d'un certain nombre de tâches des Communes à l'agglomération. De ce fait, le rôle des regroupements de communes sous la forme d'association telle que l'agglomération Valais central doit être notifié de manière plus approfondie dans la révision de la loi.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
170	18.08.2021	Ville de SION	<b>Planification de l'offre trafic régional voyageurs (TRV)</b> L'art. 8 al. 1 précise que l'Etat est responsable de la planification de l'offre, en coordination avec la Confédération et cas échéant avec les autres cantons et/ou partenaires concernés. Les Communes ne sont pas spécifiquement identifiées, participant pourtant au financement de cette offre TRV (participation non négligeable pour certaines). Bien qu'actuellement dans les faits, la Ville de Sion se sente impliquée dans le développement de la plupart des offres TRV la concernant, il apparaît nécessaire d'intégrer les Communes concernées dans cet article de loi. L'intégration des agglomérations liées en tant qu'association, bien que ne participant pas financièrement à l'offre, serait également judicieuse en tant que "partenaire concerné".	8	L'art 28 al. 1 LTV prévoit que les commanditaires de l'offre sont la Confédération et les cantons qui ensuite indemnisent les entreprises. Partant, c'est en collaboration avec la Confédération et les cantons que la planification s'effectue. D'autant plus que, l'art. 37 prévoit que les régions de planification, chacune représentée par deux personnes déléguées par les communes concernées, assurent la coordination entre les agglomérations et les communes dans le cadre notamment de l'élaboration de l'offre régionale des transports publics.
171	18.08.2021	Ville de SION	<b>Attributions des subventions</b> Les subventions allouées par l'Etat ne sont parfois pas suffisamment précisées et, surtout, ont un caractère non contraignant (utilisation du verbe « pouvoir »). Cela est notamment le cas de l'art. 28 et l'art. 31. Il serait bienvenu de préciser les critères d'attribution de ces subventions pouvant représenter des montants intéressants pour les communes et déterminant dans la réalisation d'infrastructures notamment.	28	La loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu). Si l'on utilise le terme "l'Etat octroie...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).  Si la demande de subvention ne remplit pas les critères, cette formulation permet de ne pas subventionner. Du moment que les critères sont remplis le service entre en matière. La volonté n'est pas de subventionner tout mais ce qui remplit les critères.  Les critères figurent déjà dans la loi l'al. 3. Cas échéant, les composantes techniques desdits critères seront définis au besoin dans un règlement.
172	18.08.2021	Ville de SION	<b>Actions de promotion et communication</b> La promotion et la communication sur les offres de transports alternatifs (art. 29 pour la mobilité douce quotidienne et art. 32 pour la mobilité d'intérêt particulier) est un maillon essentiel permettant d'activer le transfert modal. Cet aspect est régi de manière trop légère à notre avis. Tout d'abord, l'utilisation du verbe « pouvoir » n'implique aucune obligation pour l'Etat du Valais de mettre en place ces actions de promotion, même si nous relevons et saluons que des actions sont déjà en place et sont certainement appelées à être maintenues (Bike-check). L'usage d'un verbe plus volontariste et une rédaction plus précise seraient selon nous nécessaires. De plus, les articles relatifs à la promotion semblent ne prendre en compte que les actions type subventions, mais pas de campagnes de communication à proprement parler et permettant d'avoir un impact sur toute la population (campagne de publicités notamment). Ce point est selon nous nécessaire à implémenter ou du moins à préciser. Enfin, ces actions de promotion et de communication doivent également être mises en place et soutenues pour les transports publics, et tout particulièrement pour les transports régionaux (actuellement lacunaire selon nous). Un article y faisant explicitement référence est manquant.	29	Le projet de loi permet de répondre aux remarques de la requérante.  Le champ d'application d'octroi des subventions pour les transports publics couvre déjà une telle possibilité.  La loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu). Si l'on utilise le terme "l'Etat octroie...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).  Si la demande de subvention ne remplit pas les critères, cette formulation permet de ne pas subventionner. Du moment que les critères sont remplis le service entre en matière. La volonté n'est pas de subventionner tout mais ce qui remplit les critères.

173	18.08.2021	Ville de SION	<p><b>Trafic urbain / trafic d'agglomération</b></p> <p>La séparation entre trafic urbain et trafic d'agglomération (section 2) n'apporte pas énormément à la présente loi. La nécessité de cette distinction n'est pas à discuter, mais elle ne se matérialise pas dans la répartition des subventions (30% pour l'un comme pour l'autre). En effet, il paraît essentiel de favoriser les transports publics d'agglomération en les soutenant davantage afin de permettre de mettre en place un réseau de transports cohérent et efficace. Une augmentation de ce pourcentage pourrait ainsi être la bienvenue et donner un signe encore plus fort et ambitieux pour le développement des transports publics valaisans.</p>	18	L'implication du canton passe de 15% à 30% pour les TA et TU, soit plus d'un doublement, ce qui est significatif.
174	18.08.2021	Ville de SION	<p><b>Coefficients de qualité de desserte et répartition financière</b></p> <p>Bien que le fait de déterminer plus précisément un coefficient permettant de répartir les coûts du trafic régional de la manière la plus juste possible sur les communes impactées (art. 16), nous regrettons que ce coefficient ne soit pas plus développé et ne prenne pas en compte certains aspects socio-économiques et territoriaux déterminants.</p> <p>Aucune pondération concernant la densité habitants/emplois autour de l'arrêt en question n'est par exemple intégrée. D'autre part, il paraît indispensable que des données sur la pendularité ou les déplacements touristiques soient intégrées au calcul (par exemple, une commune avec un pourcentage important de pendulaires vers une autre devrait selon nous financer de manière plus importante une ligne de bus reliant ces deux communes).</p> <p>Nous comprenons que la mise en place de facteurs précis et objectifs pour la répartition soit potentiellement délicate, mais il est absolument indispensable que cette répartition représente au mieux le bénéfice pour chaque commune. La Ville de Sion, en tant que ville-centre, est toujours fortement impactée dans cette répartition qui est parfois plutôt au bénéfice d'autres communes.</p>	16	Le projet de loi s'appuie sur les critères prépondérants définissant le niveau de desserte dans un souci de simplification du calcul. Les critères proposés par la commune de Sion, s'ils sont intéressants, complexifieraient le présent projet de loi.
175	18.08.2021	Ville de SION	<p><b>Conséquences sur le budget</b></p> <p>La répartition des coûts non couverts pour les différents trafics (section 7 du rapport explicatif) n'est pas claire concernant l'impact sur les coûts par commune. En effet, les coefficients de qualité de desserte des communes de notre région socioéconomique ne sont pas connus et les calculer serait pour le moins périlleux. La Ville de Sion souhaite qu'une modélisation de l'impact de la révision sur les coûts revenant à chaque commune soit élaborée (sur la base des coûts d'une année donnée, par exemple 2020).</p> <p>Concernant la répartition des coûts pour le trafic d'agglomération et le trafic urbain, nous regrettons que les communes voisines (de l'agglomération par exemple) non directement desservies ne soient pas incluses d'office dans la répartition du déficit. Par exemple actuellement, étant donné que les lignes des bus sédunois ne desservent quasiment que le territoire communal, la nouvelle répartition n'a pas beaucoup d'impact sur notre déficit. L'effet de territoire de notre réseau ne s'arrête cependant pas à nos frontières communales selon nous. Une meilleure intégration des communes bénéficiaires, voire une augmentation de la part cantonale, permettrait d'encourager le renforcement du réseau sédunois.</p> <p>Dans l'optique d'un éventuel déploiement de réseau d'agglomération, cette intégration des communes au niveau d'une association paraît d'autant plus cohérente.</p>	Rapport explicatif	Le détail des incidences financières par commune sera fourni sur demande des communes concernées et transmis in extenso à la Fédération des communes valaisannes.
176	27.08.2021	Ville de MONTHEY	<p>Nous vous informons que le conseil municipal, en séance du 23 août 2021 a pris connaissance de l'avant-projet de loi sur les transports publics.</p> <p>Il relève, en préambule, qu'il est nécessaire de dynamiser et d'améliorer l'offre en matière de trafic régional de voyageurs, notamment pour la région montheysanne désaxée des axes principaux de transport. En ce sens, il souhaite que le canton soit un partenaire proactif et que sa participation financière soit plus contraignante. Pour ces raisons, il demande que les prescriptions proposées soient modifiées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à l'article 21, l'Etat participe au financement et non « peut participer »;</li> <li>- la part cantonale pour le transport régional se monte à 80% et non à 70%.</li> </ul>	21	<p>Si l'on utilise le terme "l'Etat participe...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).</p> <p>Dans le même sens, la loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu).</p> <p>Si la demande de subvention ne remplit pas les critères cette formulation permet de ne pas subventionner. Toutefois, du moment que les critères sont remplis le service entre en matière.</p> <p><u>La répartition globale prévue dans la loi entre les communes et le Canton est équilibrée</u></p>
177	27.08.2021	Ville de MONTHEY	Le conseil estime que la structure aéronautique de Sion est un objet très particulier qui doit être entièrement assumé par le canton.	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.
178	27.08.2021	Ville de MONTHEY	Enfin, il salue les efforts proposés dans le cadre de la mobilité douce et d'intérêt particulier. Ils soutiennent de manière concrète les politiques communales visant à favoriser des modes de transport plus respectueux de l'environnement.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
179	27.08.2021	Ville de MARTIGNY	Après analyse des divers documents remis, nous vous informons que le Conseil municipal, en séance du 17 août 2021, s'est déterminé ainsi:	Général	Pris connaissance de vos remarques.
180	27.08.2021	Ville de MARTIGNY	Concernant le projet de loi et plus particulièrement pour ce qui est de l'article 28 intitulé « Subventions d'investissement » qui contient à l'alinéa 3 le texte suivant: "L'octroi de la subvention dépend de l'intérêt cantonal, de l'importance de l'itinéraire et du montant de l'investissement", nous pensons qu'usuellement, les subventions octroyées par le Canton ou la Confédération, ne contiennent pas ce genre de critères mais devraient porter, par exemple, sur le bien-fondé ou sur le coût-efficacité d'un projet.	28	Il va de soi que le bien-fondé et coût-efficacité sont des éléments qui découlent du critère de l'intérêt cantonal.
181	20.08.2021	Valrando	<p>Bezüglich des GÖV ist aus unserer Sicht nichts einzuwenden.</p> <p>Auch die Abänderungen des GWFV erachten wir als sinnvoll. Einzig bezüglich der geplanten Abänderung des Art. 11 Abs. 1 haben wir folgende Bemerkung:</p> <p>Mit der Anpassung des ersten Satzes wird das Problem der Koexistenz nochmals verschärft. Bereits jetzt sind an manchen Stellen das Konfliktpotential zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern und die Unfallgefahr sehr gross.</p> <p>Bei einer Koexistenz fühlt sich in der Regel keiner der Verkehrspartner wirklich wohl. Aus unserer Sicht sind komplett voneinander getrennte Netze die beste Lösung. Aus diesem Grund schlagen wir vor, den ersten Satz wie bisher beizubehalten und beim zweiten Satz die neue Version zu nehmen. Die Formulierung von Artikel 11 wäre dann wie folgt:</p> <p>Art. 11 Abs. 1 1 Die Verkehrswege sind so anzulegen, dass sich Verkehrswege von unterschiedlicher Art möglichst nicht überlagern. In jedem Fall sind bei Kreuzungen oder Überlagerungen angemessene organisatorische und/oder bauliche Massnahmen zu treffen.</p> <p>Wir danken Ihnen im Voraus für die Überprüfung unseres Vorschlags. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.</p>	11	<p>Valrando propose de garder la version actuelle en prétendant qu'elle assure une meilleure sécurité. Toutefois, tel n'est pas le cas.</p> <p>Le fait de séparer les itinéraires n'est pas une solution miracle. Le but de l'article doit prendre en compte le potentiel de la cohabitation dans la mesure du possible, ce qui va dans le sens de la définition même de ce terme. Ce n'est donc qu'en cas d'impossibilité d'assurer une cohabitation tout en sécurité que la séparation doit se faire. (suite --&gt;)</p> <p>Le plan directeur prévoit expressément dans sa Fiche B6 sous principe n°9 qu'il faut "promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les différents utilisateurs en prenant les mesures organisationnelles et/ou constructives adaptées et, si nécessaire, séparer les différents types d'itinéraires, en particulier pour des raisons sécuritaires". (suite --&gt;)</p> <p>L'aide-mémoire de l'OFROU en matière de la cohabitation et de la séparation des itinéraires pour la randonnée et le VTT va dans le même sens : "Le principal objectif de la planification et des mesures consiste à proposer des chemins de randonnée et de VTT attractifs et sûrs, praticables à pied comme en VTT en toute quiétude. Cet objectif peut être atteint à l'aide de mesures en matière d'infrastructure, mais aussi en incitant chaque usage à adopter un comportement respectueux." (ch.2.2 p. 5). (suite --&gt;)</p> <p>D'autant plus qu' " il n'est pas possible de partir du principe que le VTT est interdit sur les chemins de randonnée" (ch. 2.2 p. 6). De ce fait, il sied de se focaliser sur la sécurité et la cohabitation là où c'est possible. Donc là où la sécurité le permet. La loi préconisant de séparer les itinéraires omettra de vue l'utilisation fréquente des chemins pédestre par les VTT. (suite --&gt;)</p> <p>Pour le surplus, la LAT prévoit que "La Confédération, les cantons et les communes veillent à une utilisation mesurée du sol" (art. 1 al. 1 LAT). Les infrastructures doivent être superposées dans la mesure du possible et leur utilisation multimodale doit être assurée. (suite --&gt;)</p>
182	20.08.2021	UTP - VÖV Union des transports publics du Valais	<p>En date du 29 avril 2021, l'avant-projet de la loi sur les transports publics a été mis en consultation et il a retenu toute notre attention.</p> <p>D'une manière générale, ce dernier est vivement salué par l'UTP Valais. La création d'une base légale pour le financement de la mobilité douce ou la participation dans les transports urbains sont, entre autres, des éléments bienvenus dans le développement futur de la mobilité du Canton du Valais.</p> <p>Quant au sujet de la répartition financière des différents modes de transports entre le Canton et les communes, l'UTP Valais ne se prononce pas.</p> <p>Pour notre plus grande satisfaction, nous constatons que, dans la globalité, les moyens dédiés au TRV, sont au moins équivalents au niveau actuel.</p> <p>En annexe à cette correspondance, vous trouverez nos remarques et propositions en lien avec l'objet susmentionné.</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques.

183	20.08.2021	UTP - VÖV Union des transports publics du Valais	Art. 3 al. 1 - Une précision sur les types de prestations qui nécessitent une autorisation cantonale serait utile.  Proposition: Eventuellement à préciser dans le RS 740.100 - Règlement concernant l'octroi d'autorisations cantonales pour le transport de voyageurs (RATV).	3	Cela est défini dans l'Art. 7 et ss de l'Ordonnance fédérale sur le TV.
184	20.08.2021	UTP - VÖV Union des transports publics du Valais	Art. 8 al. 3 - Cet article de la loi est contradictoire avec la loi fédérale sur le transport des voyageurs (LTV), article 15 ( <a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2009/680/fr">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2009/680/fr</a> ). Si le canton veut appliquer une politique de prix plus basse, il devra (seul) compenser le gap, p. e. GE.  Proposition: Les modalités d'élaboration des tarifs devraient se faire en accord avec les standards de la branche donnés par l'Alliance Swiss Pass, de sorte à ce que l'on propose au client une solution simple et unifiée.	8	Ok - Art. 8 al. 3 modifié.
185	20.08.2021	UTP - VÖV Union des transports publics du Valais	Art. 21 al. 5 - L'alinéa 5 de l'article 21 prévoit que dans le cadre du trafic d'agglomération et le tarif urbain, "La présentation du résultat, en matière de subventionnement, est faite en application de l'article 36 LTV par analogie." Cette condition peut-elle être remplie par une commune ou une agglomération qui détiendrait la concession de transport?	21	L'art. 21 al. 5 est reformulé et le rapport de la loi a été adapté en précisant les articles des lois fédérales 36 LTV et 29 OITRV. Oui, cette condition s'applique indépendamment du détenteur de la concession.
186	16.08.2021	Gemeinde UNTERBÄCH	Unterstützt Stellungnahmen: - <b>NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden</b> vom 6. Juli 2021 (Gleicher Inhalt)	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
187	23.08.2021	Commune LIDDES	Dans le cadre de la procédure de consultation sur le projet de loi mentionnée en référence, la commune de Liddes reprend et soutient la prise de position du GPMVR.  La commune de Liddes n'est pas contre le fait de devoir participer plus activement financièrement. Par contre, nous demandons que l'offre des transports publics de notre commune soit améliorée en conséquence. Il est important, afin de garder une certaine attractivité communale, d'améliorer l'offre de mobilité à tous les usagers de notre commune, tant pour l'offre professionnelle que touristique.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
188	19.08.2021	Gemeinde BLATTEN	Unterstützt Stellungnahmen: - <b>NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden</b> vom 6. Juli 2021 (Gleicher Inhalt)	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
189	19.08.2021	Gemeinde SAAS-FEE	Unterstützt Stellungnahmen: - <b>NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden</b> vom 6. Juli 2021 (Gleicher Inhalt)	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
190	20.08.2021	Gemeinde SAAS-ALMAGELL	Unterstützt Stellungnahmen: - <b>NOB - Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden</b> vom 6. Juli 2021	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
191	25.08.2021	SP Oberwallis	wir beziehen uns auf das Schreiben des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt vom 29. April 2021 bezüglich Vorentwurf eines Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV).  Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Gemeinden infolge Reduktion der Bundessubventionen einen höheren Kostenanteil zu übernehmen haben, dass dieser aber im Vergleich mit den Westschweizer Kantonen immer noch tief ausfällt. Wir weisen Sie jedoch darauf hin, dass die finanzielle Beteiligung des Kantons ein Mittel darstellen würde, um die kantonale Raumentwicklung zu steuern, indem der Kanton beispielsweise Berggemeinden als Wohngemeinden fördern würde und somit der «Landflucht» entgegenzusetzen würde.  Zudem möchten wir anregen, im Gesetzesentwurf anzumerken, dass die multimodale kantonale Verkehrsplanung gesamtheitlich zu planen ist, sprich keine Planung getrennt nach öv und Individualverkehr und keine verkehrsträgergetrennte Planung. Es sind insbesondere auch Infrastrukturen zu planen, die es ermöglichen, den Verkehrsmodi ausserhalb der Stadtzentren wechseln zu können, z.B. Park&Ride, und somit vom mobilisierten Individualverkehr (MIV) befreite Stadtzentren anzustreben.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
192	25.08.2021	SP Oberwallis	Bei der beabsichtigten Rekrutierung von 2000 Mitarbeitenden der Lonza wird die Agglomeration Brig-Glis-Naters-Visp als Arbeitsort gestärkt, wodurch wiederum Pendler:innenverkehr generiert wird. Zudem wird die Inbetriebnahme der Autobahn weiteren Individualverkehr generieren, die die Gemeinde Brig-Glis mit der heutigen Infrastruktur im Verkehr ersticken wird. Es benötigt endlich eine gemeindeübergreifende Verkehrsplanung der Agglomerationen. Die Mitfinanzierung des Kantons sollte von der Koordination zwischen den Gemeinden abhängig gemacht werden. Als schlechtes Beispiel ist die Verkehrsplanung der Gemeinde Brig-Glis zu erwähnen, die Quartiere und eine Verkehrsführung vorsieht, die einerseits die Zufahrt zum Spital und andererseits die Zufahrt nach Naters erschwert.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
193	25.08.2021	SP Oberwallis	Wir begrüssen die vorgesehene Einflussnahme des Kantons auf die Tarife der Transportunternehmer mit Hilfe von öffentlichrechtlichen Vereinbarungen. Die Einführung eines GA Wallis, wie von der SP Oberwallis eingegeben und vom Grossen Rat beschlossen, steht somit nichts mehr im Wege.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
194	25.08.2021	SP Oberwallis	Der Weiterbetrieb des zivilen Flugplatzes Sitten ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt. Es ist einerseits nicht die Aufgabe der Kantonsverwaltung mit 40 Vollzeitstellen diesen Betrieb aufrecht zu erhalten. Andererseits wird dieser in Zukunft kaum kostendeckend betrieben werden können. Es ist darauf hinzuweisen, dass mehr als 30'000 Einwohner:innen rund um Sitten den Lärmmissionen der Flugzeuge ausgesetzt sind. Es ist zudem ein Widerspruch, wenn der Kanton sich als naturnaher Tourismuskanton vermarktet will, und andererseits die Gäste einem erhöhten Lärmpegel aussetzt. Der Bedarf nach Geschäftsreisen per Flugzeug ist seit der Corona-Pandemie massiv eingebrochen und wegen den wenigen Privilegierten, die ihre Ferien in Verbier oder Zermatt verbringen wollen, ist ein solcher Betrieb kaum zu rechtfertigen. Wir hinterfragen auch die Finanzierung dieses Flugplatzes. Inwiefern eine Gemeinde Obergoms vom Flugplatz Sitten profitieren sollte und somit auch mitfinanzieren sollte, erschliesst uns nicht. Heliports sofern sie überwiegend zu Rettungseinsätzen genutzt werden, können allenfalls über andere Quellen unterstützt werden.	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
195	25.08.2021	SP Oberwallis	Wir fordern zudem, dass alle öf-Knotenpunkte behinderten- und betagtengerecht ausgebaut werden.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
196	25.08.2021	SP Oberwallis	Die gesetzliche Verankerung des Alltagslangsamverkehrs begrüssen wir sehr.	Général	Wir haben Ihre Bemerkungen zur Kenntnis genommen.
197	19.08.2021	Commune VAL DE BAGNES	La Commune a pris connaissance des modifications prévues par l'avant-projet sur le thème du financement du déficit des lignes de TRV et souhaite connaître les implications concrètes de ces dernières sur ses finances communales. Par conséquent, la Commune vous sollicite afin de recevoir les simulations des flux financiers engendrés par cette version provisoire de la loi pour la Commune de Val de Bagnes.	13	Toute commune peut faire une demande écrite afin de recevoir un tel document.
198	19.08.2021	Commune VAL DE BAGNES	Par ailleurs, la Commune souhaite que la participation cantonale au financement des transports urbains et au trafic d'agglomération soit affirmée de manière claire par la loi. Par conséquent, la Commune souhaite que les articles traitant de la participation financière cantonale pour les transports d'agglomération et urbains soient reformulés de sorte à définir clairement les conditions dans lesquelles le Canton peut participer aux coûts.	21	Les critères sont déjà définis dans la loi. D'autant plus que si l'on utilise le terme "l'Etat participe...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).  Dans le même sens, la loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu).  Si la demande de subvention ne remplit pas les critères cette formulation permet de ne pas subventionner. Toutefois, du moment que les critères sont remplis le service entre en matière.
199	19.08.2021	Commune VAL DE BAGNES	La Commune salue l'introduction de la thématique de la mobilité douce dans l'avant-projet de loi cantonale mais souhaite que le sujet soit approfondi. Il est fait mention d'un soutien cantonal en cas d'investissements dans des infrastructures. Un soutien pour l'élaboration des stratégies et des documents de planification serait aussi souhaitable de manière à encourager les communes à développer des plans de mobilité focalisés sur la planification et l'organisation d'un réseau de mobilité de loisirs et utilitaire, ainsi que sa concrétisation par des mesures concrètes.	28	Une définition de l'action de promotion est volontairement large afin de permettre une analyse plus juste des cas d'espèce en fonction des critères fixés (art. 29 al. 3).

200	19.08.2021	Commune VAL DE BAGNES	<p>De plus, la loi reste générale et devrait être détaillée sous forme d'ordonnances ou de mesures afin de mieux comprendre et évaluer les intentions du législateur. La Commune sollicite donc des explications quant aux intentions liées à la mobilité douce ainsi qu'à l'extension des mesures de soutien aux documents de planification.</p> <p>Enfin, la Commune prie les autorités cantonales de revoir le niveau de participation des Communes dans la planification de l'offre de transports publics. Il est en effet souhaitable que les Communes puissent participer au processus de planification de l'offre en transports publics étant donné qu'elles sont des <u>acteurs-clés dans ce domaine</u>.</p>	Général	Art. 38 modifié : deux représentants des communes dans la commission des transports.
201	30.08.2021	Commune VAL DE BAGNES	<p>En complément à notre premier courrier, la commune de Val de Bagnes vous fait parvenir sa prise de position sur la stratégie aéronautique cantonale mise en place par l'avant-projet de la LTP.</p> <p>En préambule, la Commune souhaite rappeler l'importance que revêt l'aéroport de Sion sur le développement économique et touristique du Canton du Valais. Les opportunités que la présence d'une telle infrastructure propose représentent un atout considérable qu'il est primordial de maintenir et la pérennité de l'aéroport doit être assurée. La perte d'une telle infrastructure impliquerait des conséquences sur le long terme et le Canton du Valais ne pourrait pas prétendre accueillir un nouvel aéroport avant de très nombreuses années.</p> <p>La commune de Val de Bagnes est convaincue que la solution proposée par le Canton dans l'avant-projet de la LTP permettra de maintenir l'exploitation de l'aéroport. Elle salue les efforts déployés par l'avant-projet de loi afin de permettre au Conseil d'Etat de mettre en place une stratégie de transport aérien régionale et d'assurer la gestion, l'entretien et l'exploitation de l'aéroport de Sion.</p> <p>Cet avis de principe ne présage pas des éléments financiers impliqués par l'avant-projet de la loi puisque la Commune n'a pas connaissance des implications concrètes sur ses finances. Il est par ailleurs souhaitable que les Communes soient consultées à ce sujet une fois le dossier précisé.</p> <p>En conclusion, la commune de Val de Bagnes souhaite affirmer son soutien à l'avant-projet de la loi sur les transports publics et reste à disposition des autorités cantonales afin de défendre ce projet.</p>	Aéroport	Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.
202	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	En préambule, nous tenons à saluer l'important et indispensable travail effectué par votre service pour arriver à cet avant-projet. Cette révision nous semble en effet essentielle pour appréhender les enjeux actuels et à venir en matière de mobilité en Valais, en particulier concernant l'intermodalité. Nous remercions également le SDM pour les discussions tenues en marge de cet avant-projet, ainsi que pour les quelques modifications déjà effectuées à la suite de notre courrier du 26 février dernier.	Général	Pris connaissance de vos remarques.
203	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Titre de la loi :</b> L'intégration de la mobilité douce dans cette loi nous amène à proposer une évolution du nom de la loi, par exemple en passant de LTP à LTPMD ou simplement à « Loi sur la mobilité ». Ce changement de nomenclature pourrait, à l'avenir, éviter certaines confusions, en particulier étant donné la présence de la politique aéronautique cantonale dans cet avant-projet (art. 18 ss.).</p>	Général	<p>Nom de la loi: Loi sur la mobilité ne peut pas être puisqu'il existe également une loi sur les routes séparée.</p> <p>Juridiquement un tel texte légal n'est pas justifiable, dans le sens qu'il n'apporterait pas d'amélioration à la situation actuelle. D'autant plus que le domaine des transports publics et de la mobilité quotidienne ont une connexité procédurale et matérielle. Tandis que la mobilité de loisirs a sa propre procédure à part entière et est matériellement distincte des ses deux "domaines frères" précités.</p> <p>Le plan directeur fait également une distinction entre la mobilité douce et quotidienne ou pendulaire (fiches D5 "mobilité douce quotidienne" et B6 "mobilité douce de loisirs").</p> <p>Qui plus est, il existe une loi à part entière régissant le domaine des routes - la LR.</p>
204	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Intégration et rôles des Régions socio-économiques et des agglomérations :</b> D'une manière générale, nous regrettons que les Régions socio-économiques et les Agglomérations n'aient pas été intégrées au groupe de travail de rédaction de cette loi. Ces entités sont largement mentionnées dans cet avant-projet et, malgré les clarifications apportées dans le rapport explicatif à la suite de notre courrier du 26 février, il nous apparaît clairement que la définition des acteurs reste lacunaire. En particulier dans le contexte d'une refonte de la constitution cantonale qui vise à créer 6 nouvelles régions, il nous semble vital de mieux définir la terminologie utilisée. En particulier, les agglomérations au sens de l'OFS (périmètres VACO) ne correspondent pas aux agglomérations fonctionnelles actives dans le canton. Ces différents regroupements de communes font aujourd'hui partie du paysage des transports publics et de la mobilité douce en Valais et se doivent d'avoir des rôles et missions plus clairement assignés. L'ARVr demande, en conséquence, une meilleure définition et attribution des rôles pour les différentes entités paraterritoriales.</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques générales dont les points ont été traités directement dans les articles concernés.
205	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Vocabulaire choisi et définition de critères d'attribution des subventions :</b> En tant qu'association des 59 communes du Valais romand, il nous incombe également de souligner l'usage immodéré du verbe « pouvoir » lorsqu'il s'agit de subventionner des prestations touchant les communes. Cet usage est particulièrement flagrant dans la modification d'articles existants qui passent, par exemple, de « alloue » à « peut octroyer » (art. 14 al. 3 LIML). Les critères pour la décision effective de ces allocations devront, dans certains cas, être précisés.</p>	Général	Pris connaissance de cette remarque traitée directement dans les articles concernés.
206	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Trafic d'agglomération / Trafic urbain :</b> En se référant à la section 2, si le bien fondé de séparer le trafic urbain du trafic d'agglomération est évident, son application pratique ne nous est pas apparue clairement. Une énorme plus-value découlerait de cette distinction si les agglomérations, organisées en tant que telles et disposant de ressources aptes à gérer les aspects liés aux transports publics, pouvaient bénéficier de subventions plus élevées que des centres urbains uniquement définis par les statistiques officielles (i.e. population). L'ARVr se positionne donc en faveur de cofinancements supérieurs pour les agglomérations par rapport à ceux alloués au trafic défini comme « urbain » (voir point suivant).</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques.
207	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Vision stratégique à long terme et « bridage » de la loi :</b> Bien que nous applaudissions le fait de soutenir les transports publics, cette loi telle que proposée pourrait, dans un avenir proche, s'avérer ne pas être assez ambitieuse. Elle semble se fonder sur les possibilités budgétaires actuelles du Canton, mais nous restons positifs quant au fait, qu'à terme, l'enveloppe consacrée à la mobilité pourrait évoluer vers le haut. Dans ce cas, il serait intéressant de pouvoir adapter les subventions d'exploitation accordées aux entreprises de transport (art. 11) et de les fixer au-delà des parts prévues notamment dans les art. 11 et 13.</p>	Général	Pris connaissance de vos remarques.
208	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Simulation financière pour les communes:</b> L'un des points critiques de cette loi sera les charges éventuelles supplémentaires incombant aux communes. En conséquence, l'ARVr demande que des précisions soient apportées dans ce domaine, par exemple à l'aide des résultats des simulations financières faites sur le réseau actuel.</p> <p>Ces remarques étant faites, nous vous réitérons nos remerciements pour votre vision, ainsi que pour avoir pris le soin de nous consulter. Nous vous adressons, Monsieur le Chef de service, nos salutations les meilleures et nous tenons à votre disposition pour tout complément éventuel.</p>	Général	Toute commune peut faire une demande écrite afin de recevoir un tel document.
209	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	La LIML ainsi que la LPR pourraient être ajoutées aux lois cadres.	Général	<p>Les lois cadres représentent les lois qui donnent un fondement légal, qui induisent telle ou telle modification, qui indiquent la compétence.</p> <p>S'agissant de la LIML, c'est une loi à part entière qui n'a pas de lien direct avec la LTP.</p> <p>S'agissant de la "LPR", l'on présume que vous vouliez dire la loi cantonale (LcPR), cette loi ne fait que définir les régions socioéconomiques, elle ne répond donc pas aux réquisits d'une loi cadre.</p>

210	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 2 : éventuellement remplacer « organisation judiciaire et mesurée du territoire » par « organisation cohérente et mesurée... », terminologie se recoupant ainsi de manière plus exacte avec le Plan Directeur cantonal.</p> <p>al. 3, let. a : le concept de « haut niveau de desserte » nous paraît trop abstrait. Cette expression pourrait porter à confusion pour les communes périphériques. Il devrait être mieux défini.</p> <p>al. 3, let. c, chiffre 2 : rajouter « <b>et autres associations de communes</b> ».</p> <p>al. 6 : la notion de « régions » n'est pas claire et rentre en potentiel conflit avec l'art. 1013 des principes constitutionnels adoptés par le plénum de la <u>Constituante en décembre 2020</u>.</p>	1	Les associations de communes ne sont pas commanditaires de l'offre.
211	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>L'usage du verbe « pouvoir » (al. 2, 3, 4, 5) serait, selon nous, à clarifier. Par exemple, à l'al. 5, une formulation telle que « encourage » serait tout aussi efficace et potentiellement perçue comme moins « frileuse » de la part du Canton. De plus :</p> <p>al. 4 : le « autres mesures tarifaires » est également flou. Eventuellement faire un renvoi vers l'art. 8 al. 5 si telle est l'idée sous-jacente.</p> <p>al. 6, question de compréhension pratique : quelle est la marge de manœuvre du Canton si un tronçon devant être équipé était en mains communales et que la commune en question n'a pas la même vision quant à l'affectation de ce dit tronçon ? Un levier légal menant à la résolution de ce conflit d'usage est-il prévu dans un autre texte ? Ce point est à clarifier dans le texte.</p>	2	<p>*Lié à la réponse s'agissant de l'utilisation du verbe "pouvoir" en lien avec les subventions: La loi cantonale sur les subventions prévoit qu' en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu). Si l'on utilise le terme "l'Etat octroie...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).</p> <p>Si la demande de subvention ne remplit pas les critères, cette formulation permet de ne pas subventionner. Du moment que les critères sont remplis le service entre en matière. La volonté n'est pas de subventionner tout mais ce qui remplit les critères.</p> <p>*A ce stade, il ne s'agit pas de détailler par trop, mais de donner la liste de là où le canton est compétent.</p> <p>*Le tronçon doit faire l'objet d'un classement dans le réseau cantonal. Le canton n'a pas de nouvelles compétences sur le réseau communal.</p>
212	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>La question est posée ici en lien avec l'art. 7 al. 2 : nous nous sommes vivement interrogés sur l'absence, dans cette loi, <b>des dessertes d'intérêt touristique supérieur</b>. Qu'en est-il d'une ligne permettant de desservir une zone touristique importante non-habitée à l'année (ex : barrage de la Grande Dixence, zones de randonnées, etc.) ? Est-ce que son subventionnement est réglé dans une loi annexe ou est-ce que ces dessertes pourraient tout de même être considérées comme du TRV ? Ce point devra être clarifié afin d'envisager tous les scénarios possibles.</p>	7	Le trafic touristique n'est pas considéré comme du TRV. Toutefois, certains cas de figure du transport de voyageurs à caractère touristique entrent dans le champ d'application de l'art. 30 "mobilité d'intérêt particulier", répondant aux objectifs du développement durable et reconnus comme tels par décision du Conseil d'Etat.
213	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 1 : si « les autres cantons » sont cités (avant « et/ou partenaires concernés »), il faudra également faire figurer « ... communes, agglomérations et/ ou partenaires concernés » car celles-ci fournissent aussi un effort financier et humain.</p> <p>al. 2 : le « entités concernées » pourrait être affiné (parle-t-on de régions de planifications, d'agglomérations, etc.).</p> <p>al. 5 : cet alinéa est confus lorsqu'il est comparé à l'art. 2 al. 4. Un renvoi à l'art. 2 pourrait clarifier le lien entre ces deux articles.</p> <p>al. 5 : à la ligne 4, l'utilisation de « ces derniers » peut être mal interprétée. En effet, la dernière entité citée est les entreprises de transport et nous supposons que là n'est pas l'esprit de l'alinéa. Une alternative serait (par exemple) « ... pris en charge intégralement par les communes ou par les tiers concernés ».</p>	8	<p>Par rapport à la remarque en lien avec l'al. 1 : L'art 28 al. 1 LTV prévoit que les commanditaires de l'offre sont la Confédération et les cantons qui ensuite indemnisent les entreprises. Partant, c'est en collaboration avec la Confédération et les cantons que la planification s'effectue. D'autant plus que, l'art. 37 prévoit que les régions de planification, chacune représentée par deux personnes déléguées par les communes concernées, assurent la coordination entre les agglomérations et les communes dans le cadre notamment de l'élaboration de l'offre régionale des transports publics.</p> <p>Par rapport à la remarque en lien avec l'al. 2 : La notion indéterminée est utilisée afin de couvrir l'ensemble des partenaires potentiels.</p> <p>Par rapport à la première remarque en lien avec l'al. 5 : L'art. 2 al. 4 traite des prérogatives cantonales, et précise que l'Etat peut prendre part à "la mise en œuvre d'autres mesures tarifaires [...]". Tandis que l'art. 8 al. 5 traite de l'offre de trafic régional de voyageurs et prévoit que les "des communes ou des tiers peuvent convenir des prestations supplémentaires ou des mesures d'allègements tarifaires [...]". Partant, l'intervenant n'est pas le même (l'Etat / des communes et des tiers).</p> <p>Par rapport à la deuxième remarque en lien avec l'al. 5 : ok - art. 8 al. 5 modifié</p>
214	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Le titre de l'article pourrait être revu (éventuellement « Subventions d'investissement des entreprises de transport ») pour plus de clarté.</p> <p>De plus:</p> <p>al. 1 / 2 : préciser de quels types d'investissements on parle ici (ex. dépôt de bus, etc.) car manque de clarté et potentiellement trop de marge d'interprétation.</p> <p>al. 2, let. d : la notion « d'autre mode de transport » n'est pas claire. Est-ce que ça inclut un renouvellement de flotte pour raisons écologiques (flotte de bus électrique par exemple) ? Y a-t-il un lien avec la <b>mobilité d'intérêt particulier</b> (art. 30) ? Une précision pourrait ici prévenir certaines ambiguïtés futures, en particulier ces nouvelles technologies peuvent-elles être subventionnées grâce à cet article (véhicules autonomes, à hydrogène, etc.).</p> <p>al. 3, let. a : préciser « ...si la demande le justifie » ou préciser ce qui est entendu ici par « augmentation de l'offre ». Cette let. nous semble peu claire.</p>	10	<p>La systématique de la loi est respectée.</p> <p>Exemple: Plateforme intermodale.</p> <p>Il n'est pas exclu d'inclure une flotte pour des raisons écologiques.</p> <p>L'augmentation de l'offre peut être qualitative ou quantitative.</p>
215	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Cet article nous a semblé extrêmement pertinent, mais peu intuitif et difficile à appréhender.</p> <p>al. 2 : la notion de « régions périphériques » pourrait s'avérer trop restrictive. Il s'agirait ici d'élargir les critères pour permettre des améliorations de cadences (voulues par les communes) également en zones périurbaines (ex. ligne Sion - Ardon : renforts 12.311). Une solution serait de <b>rajouter un article spécifique</b> (ou un alinéa dans cet article) sur le subventionnement de l'augmentation de cadence de lignes TRV avec des courses non financées dans le cadre du TRV car non reconnues par la Confédération, mais toutefois reconnues comme <b>d'importance régionale par le Canton</b>.</p>	11	OK - Art. 11 al. 2 let. b modifié.
216	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 1 : éventuellement faire un renvoi à l'art. 14 pour la procédure de répartition des contributions individuelles des communes.</p>	13	La systématique de la loi est respectée.
217	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 2 : est-ce que les régions socio-économiques sont entendues ici au sens de la LPR ? Si oui, faudrait-il ajouter cette référence dans les lois cadres en introduction ?</p> <p>al. 3 : même après analyse de l'article 16 auquel cet alinéa renvoie, le calcul de la répartition du montant à charge des communes est peu clair. Comment cette répartition est-elle calculée ? Quel est le poids des coefficients de l'art. 16 dans le calcul ? Cette indication est, selon nous, à affiner pour éviter toute future <b>mauvaise interprétation</b>.</p>	14	<p>Cela est déjà indiqué dans le rapport.</p> <p>Toute commune peut faire une demande écrite afin de recevoir un document indiquant les critères de répartition par commune.</p>
218	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Nous comprenons bien la nécessité de se baser sur la population résidente, mais serait-il pertinent, dans certains cas, de tenir compte de la population liée aux <b>résidences secondaires également</b> ? L'expérience « covid » a démontré que les R2 connaissent un nouveau souffle et pourraient donc (potentiellement) mériter une attention particulière ou, à minima, être citées dans cet article pour laisser une porte ouverte à l'intégration d'une population allant au-delà de la population résidente permanente et induisant d'éventuelles dessertes <b>saisonnnières</b>.</p>	15	Une telle configuration permet d'assurer un équilibre entre les communes d'agglomération et les autres communes.
219	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Il n'a pas été clair pour nous si le calcul du coefficient était fait ligne par ligne puis moyenné sur la commune ou si des extrêmes (min, max) étaient utilisés ? De plus, l'indice ne nous semble pas « universel ». Comment est traité un cas où un seul arrêt sur territoire communal de X est desservi avec 28 paires de courses (par exemple), alors que cet arrêt ne dessert que 1 % du territoire communal ? Comment sont pondérés le nombre d'arrêts et la population résidente (poids de chacune des variables non explicitées ici) ? Il nous semble essentiel de donner des facteurs précis pour la répartition de ces charges financières, en particulier car il s'agira du point le plus sensible pour l'acceptation de cette loi par les communes (selon modélisations des coûts).</p>	16	<p>Le critère déterminant est le nombre de paires de courses qui passent par un arrêt sur la commune, peu importe sa destination ou le nombre d'arrêts sur la commune.</p> <p>Toute commune peut faire une demande écrite afin de recevoir un document indiquant les critères de répartition par commune.</p>
220	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>A notre sens, il manque une pondération en fonction de la facilité de connexion aux gares régionales, éventuellement via une desserte TRV. Il nous paraît juste qu'une commune « profitant » presque directement d'une gare régionale participe plus à son financement qu'une commune de montagne moins desservie par exemple. La réflexion n'est, nous en sommes conscients, pas aisée mais <b>néanmoins nécessaire</b>.</p>	17	Le projet de loi prévoit justement une telle pondération à l'art. 17.
221	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Il manque ici la notion de délégation possible à des associations de communes, peut-être à travers un nouvel alinéa (même sans formellement parler d'Agglomérations ou de Régions). C'est déjà un fait avéré dans la pratique et le formaliser dans la loi n'amènerait aucune moins-value.</p>	18	Le présent projet de loi est une base légale cantonale et règle donc en détail les compétences cantonales.

222	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>1. Comme indiqué en introduction, il nous paraît vital de mieux définir ce qu'est une agglomération. Le rapport explicatif cite diverses références, comme les périmètres OFS. En pratique, ces périmètres sont toutefois rarement respectés et sont adaptés aux périmètres fonctionnels effectifs. Comment peut-on intégrer cette nuance, ainsi que leurs évolutions futures, dans la présente loi ? L'une des solutions pourrait être de <b>baser cette définition sur des conventions ou des statuts signés entre les communes</b> par exemple (voir également pt. 2 ci-dessous).</p> <p>2. Qu'en est-il des associations de communes travaillant sur des plans directeurs intercommunaux, mais n'étant pas formellement des agglomérations au sens de la LFORTA ? Peuvent-elles également bénéficier de subventions au même titre que des agglomérations (dans l'idée où les subventions seraient différentes entre trafic d'agglomération / urbain) ?</p> <p>3. Il pourrait être utile de spécifier « ... transport de voyageurs <b>hors trafic régional tel que défini à l'art. 7</b> », si c'est l'idée exprimée ici.</p> <p>4. Finalement, nous insistons (encore) sur le fait que, selon nous, la distinction entre trafic d'agglomération et trafic urbain est pertinente, mais que le trafic d'agglomération, organisé en tant que tel (structure, association de droit public, professionnels en transport employés, etc.) devrait être encouragé, notamment par des subsides plus importants que pour le trafic urbain, uniquement défini par sa population.</p>	19	<p>La notion d'agglomération est une notion du droit fédéral. La notion d'association de communes est définie quant à elle dans la loi sur les communes. La définition de l'OFS a été rajoutée dans le rapport : "Une agglomération est un groupe de communes totalisant plus de 20'000 habitants (y c. nuitées dans l'hôtellerie converties). Elle se compose d'un centre dense et en règle générale d'une couronne. La délimitation de la couronne se base sur l'intensité des flux de pendulaires." (<a href="https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/analyses-spatiales/niveaux-geographiques/regions-analyse.assetdetail.5929032.html">https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/themes-transversaux/analyses-spatiales/niveaux-geographiques/regions-analyse.assetdetail.5929032.html</a>).</p> <p>Si l'association de communes remplit les critères de subventionnement du TU, elle pourra bénéficier des subventions de l'art. 21.</p> <p>La systématique de la loi est respectée et est claire. En outre, il n'y a pas de lignes qui peuvent être qualifiées comme TRV et en même temps comme TA. Partant, une ligne n'a toujours qu'une seule qualification.</p> <p>Une telle configuration permet d'assurer un équilibre entre les communes d'agglomération et les autres communes. De plus, l'implication du canton passe de 15% à 30% pour les TA et les TU, soit plus d'un doublement, ce qui est significatif.</p>
223	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al 2 : l'utilisation du « peut » mériterait d'être clarifiée. Quels sont les critères ? Qui décide ?</p> <p>al. 2 : il n'est, selon notre vision, que peut sensé de laisser les mêmes participations pour les deux types de trafic (voir remarques no 4 art. 19).</p> <p>Il semble nécessaire de laisser ici des « portes ouvertes » dans l'optique d'une vision stratégique sur le long terme. En effet, comment s'inscrirait dans la pratique une augmentation (potentielle) des budgets cantonaux liés aux TP? Un plus grand subventionnement des lignes de trafic d'agglomération permettrait aux communes de financer de nouvelles lignes (ou cadences) là où elles sont le plus utiles ! Or cet article empêche de facto cette possibilité. <b>Pourquoi ne pas « ouvrir » le champ des possibles</b> en rajoutant par exemple « 30%, pour le trafic d'agglomération, sous réserve des budgets alloués par le Grand Conseil et d'une décision de répartition du Conseil d'Etat... » ou une expression indiquant une volonté similaire.</p> <p>Nous sommes bien conscients de l'effort déjà engagé, mais malgré cela, <b>les 30% proposés nous semblent toujours trop faibles pour permettre des réseaux urbains efficaces et ainsi encourager un report modal significatif sur le moyen terme</b>. Par rapport à cette remarque, dans le message, il pourrait être intellectuellement honnête de rajouter les comparaisons intercantoniales également pour le subventionnement des agglomérations et du trafic urbain, pas uniquement pour le TRV (très favorable au Canton du Valais). Cette comparaison pourrait sensibiliser les députés qui vont examiner cette proposition de loi au besoin supplémentaire de soutien aux communes pour le développement des TP.</p>	21	<p>L'implication du canton passe de 15% à 30% pour les TA et TU, soit plus d'un doublement, ce qui est significatif.</p> <p>Le budget n'est pas le seul critère qui entre en ligne de compte. La pertinence des lignes et du réseau est aussi évaluée.</p>
224	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Art. 24. Nous nous posons simplement la question de savoir si, pour les activités aéroportuaires, les contributions doivent effectivement être fixées via la loi sur les routes ? N'y a-t-il pas un risque de confusion et de blocage politique en utilisant cette clé de répartition ?</p>	Aéroport	<p>Il a été décidé de retirer les articles concernant la politique aéronautique afin que ce domaine puisse être traité dans une loi ad hoc spécifique.</p>
225	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Mobilité douce quotidienne</b> Nous tenons à relever ici la pertinence et le bien-fondé de l'ajout de ce chapitre dans cette proposition de loi (dont le titre est peut-être, en conséquence, à revoir).</p> <p>Eventuellement citer la LIML en introduction de la loi étant donné les nombreuses références indirectes à celle-ci ?</p> <p>al. 1 : renvoyer à une définition plus claire de la mobilité quotidienne, par exemple « ... mobilité dite quotidienne, au sens de la « ? » (loi existante ? ).</p>	26	<p>Définition de la mobilité douce modifiée.</p>
226	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 1 : le concept de « réseau cantonal » est ici un peu flou. Entend-on la route le long du Rhône, le réseau de pendularité nouvellement créé, la vision du concept cantonal de mobilité, etc. ?</p>	27	<p>Il s'agit d'un réseau maillé à l'échelle du territoire cantonal en sus de la RR1.</p>
227	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Ici encore, l'utilisation du « peut » porte à confusion. Quels sont les critères ? Qui décide ? Quelle est la probabilité de réellement obtenir des subventions et dans quelle mesure ? Des critères objectifs apporteraient une grande plus-value, même si nous sommes conscients qu'il est impossible (et surtout contre-productif) de fixer ces critères de manière trop rigide. Un juste milieu devrait cependant être trouvé.</p> <p>al. 1 : des exemples pourraient être cités pour les infrastructures au sol (par exemple, est-ce que du stationnement vélo rentre dans les infrastructures subventionnables ?).</p>	28	<p>"La loi cantonale sur les subventions prévoit qu' "en règle générale, aucun droit à une aide financière n'est inscrit dans les actes législatifs. Les exceptions seront motivées" (art. 11 al. 1 let. d LcSu). Si l'on utilise le terme "l'Etat octroie...", cela voudrait dire qu'il existe un droit à la subvention. Juridiquement cela signifie que l'Etat n'a pas le choix d'octroyer ou non, il est obligé de le faire. Une telle obligation financière à charge de l'Etat doit être justifiée. Comme c'est, par exemple, le cas pour l'indemnité de l'art. 28 al. 1 LTV que l'Etat doit octroyer parce que la loi fédérale le prévoit et parce qu'elle vise une tâche que le bénéficiaire de la subvention "s'est vu prescrire ou déléguer par l'Etat" (Message de la LcSu p. 341).</p> <p>Si la demande de subvention ne remplit pas les critères, cette formulation permet de ne pas subventionner. Du moment que les critères sont remplis le service entre en matière. La volonté n'est pas de subventionner tout mais ce qui remplit les critères.</p> <p><b>Loi modifiée en conséquence</b></p>
228	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p><b>Mobilité d'intérêt particulier</b> De manière générale, nous trouvons très intéressant que la mobilité d'intérêt particulier soit inscrite dans cette loi. Cependant, la définition de « mobilité d'intérêt particulier » définie à l'al. 1 nous paraît peu claire et ouverte à une grande liberté d'interprétation, est-ce désiré ? Est-ce à dire que même pour des subventions légères, une autorisation du Conseil d'Etat sera formellement requise ? Peut-être faudrait-il préciser le champ de cette définition et laisser une marge de manœuvre au Service de la mobilité ?</p>	30	<p>La mobilité d'intérêt particulier est celle qui ne correspond pas à d'autres chapitres du projet de loi et que le Canton voudrait soutenir si elle répond aux objectifs du développement durable au sens de l'Agenda 2030, ce qui est en outre précisé dans le rapport.</p>
229	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 1 : la participation de 30% pour les communes est peu claire. Est-ce que ça signifie que les communes paient au minimum le 50% à leur charge (selon art. 31 al. 3) plus les 30% des 50% (maximum) subventionnés par le Canton (art. 33 al. 1) ? Pourquoi ne pas directement adapter le chiffre à l'art. 31 al. 3 ? Et ici encore, quels sont les critères pour fixer ces ratios ? Ce point est, selon nous, à éclaircir.</p>	33	<p>Cela a été simplifié dans la loi en supprimant l'Art. 33 Appel à contribution des communes et en modifiant l'alinéa 3 de l'Art. 31 Subventions d'investissement et d'exploitation de la sorte : "Cette subvention peut s'élever jusqu'à 50% 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%."</p>
230	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 2, let. a : enlever, ou définir, le « périodiquement ». Il devrait également être rajouté « ... ou sur demande d'un acteur régional ».</p>	34	<p>Ok pour le "périodiquement" L'art. 34 al. 2 let. a fait surtout référence à l'art. 2 al. 1 qui précise que "[...]l'Etat définit, dans les lignes directrices du programme gouvernemental [...]". Ainsi, la définition des objectifs de la politique ne se fait pas sur demande d'une entité mais d'office par le biais d'un programme gouvernemental.</p>
231	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 1, let. d : ce point nous semble trop large et dangereux pour les communes. Il devrait, à minima, être mentionné « ... <b>sur convention</b> avec celles-ci ».</p>	35	<p>Cette disposition récapitule sommairement les compétences des différents entités énumérées, précisées et clarifiées dans le corps du texte de loi. La disposition de référence est l'art. 2 al. 6 qui stipule que le département peut déléguer.</p>
232	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>• al. 1, let. b : <b>les régions concernées doivent être mieux définies</b> (régions socioéconomiques, de planification, de la constitution future, etc. ?)</p> <p>• al. 1, let. e : ne serait-ce pas au gouvernement de désigner les représentants de l'Etat dans les commissions de transport ?</p> <p>• al. 1, let. e : de quelles commissions de transports parle-t-on ici ? S'il s'agit de celle définie à l'art. 38, alors la formule devrait être mise au singulier. Sinon, éventuellement préciser de quelles commissions on fait mention.</p>	36	<p>*art. 36 al. 1 let. b : Il s'agit des régions <b>concernées</b>.</p> <p>*art. 36 al. 1 let. e : tâche du CE - article modifié</p> <p>*art. 36 al. 1 let. e : article modifié (au singulier)</p>

233	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>Comme mentionné à plusieurs reprises, les acteurs devraient être mieux définis en amont de cet article. Quel est le lien entre les planifications sectorielles et les régions de planifications ? Est-ce que ça ne rajoute pas une couche supplémentaire par rapport aux Régions déjà existantes ?</p> <p>al. 2 : si des coordinateurs (agglos, PDi, etc.) existent déjà au sein d'une région de planification (quel que soit son périmètre), il serait pertinent de les intégrer dans l'article.</p> <p>al. 4 : il s'agit de la première mention des entités régionales (Antennes ?). Ces tâches de secrétariat devront impérativement être clarifiées avec les Antennes avant d'être inscrites dans la loi (les Antennes sont par ailleurs définies dans la LPR à l'heure actuelle).</p> <p>al. 5 : si l'effort est louable et que la question doit être posée, nous soulevons ici <b>qu'il n'est, à notre sens, pas du rôle de la LTP de définir les relations entre les régions, les communes et les agglomérations.</b> Si telle était la volonté du législateur, il devrait alors s'agir d'un chapitre en soi bien plus élaboré que ce simple alinéa. L'ARVr s'oppose à cet article tel que proposé et demande sa modification. L'ARVr se tient à disposition du législateur pour ce faire.</p> <p>al. 6 et al. 7 : même remarque.</p>	37	<p>La planification peut revêtir de diverses formes quant à son ampleur. Toutefois, l'art. 37 traite des Régions de planification en tant qu'"entité" qui a ses propres tâches (art. 37 al. 5).</p> <p>° al.2 : La loi contient des règles de droit qui sont des "dispositions générales et abstraites d'application directe qui créent des obligations, confèrent des droits ou attribuent des compétences". D'autant plus qu'elle a pour vocation une certaine durée dans le temps. Ainsi, les éléments susceptibles de changer ou des exemples n'ont pas leur place dans la loi.</p> <p>° al. 4 : Les tâches de secrétariat ne sont pas inscrites dans la loi, l'esprit l'est. D'autant plus qu'il ne s'agit pas d'une obligation mais d'une délégation possible, qui pourra se faire également concernant certaines tâches séparées.</p> <p>° al. 5 : L'art. 17 al. 2 LTP prévoit déjà à ce jour que les régions assurent la coordination entre les communes. En outre, il ne s'agit pas de "définir les relations" mais de prévoir la coordination entre les acteurs concernés.</p> <p>° al. 6 et 7 : L'art. 17 al. 3 LTP prévoit déjà à ce jour que les communes peuvent s'adresser au Département pour la résolution de problèmes de transport. L'al. 6 reprend donc le processus déjà en place actuellement. S'agissant de l'al. 7 même remarque que ci-dessus : "En outre, il ne s'agit pas de "définir les relations" mais de prévoir la coordination entre les acteurs concernés."</p>
234	16.08.2021	ANTENNE Région Valais romand	<p>al. 1 : l'ARVr demande à ce que les Régions (et/ ou les agglomérations) soient représentées dans ladite commission des transports.</p> <p>al. 3 : il n'est pas clair pour nous s'il revient à la Commission des transports définie ici de valider ou non ce qui est proposé au sein des régions de planification ?</p>	38	<p>Les usagers sont représentés au travers des représentants des communes qui défendent les intérêts desdits usagers.</p> <p>La commission donne son avis, ce qui voudrait dire qu'elle n'a pas de "droit de veto" mais plutôt un rôle de conseil et de coordination.</p>
235	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	<p><b>Allgemeines</b> Der VCS Wallis begrüsst die Aufnahme des Alltagslangsamverkehrs in das Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Dem Alltagslangsamverkehr wird im Gesetz aber zu wenig Gewicht beigemessen. Ein gutes Alltagslangsamverkehrsnetz und ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr unterstützen sich gegenseitig. In diesem Sinne wäre es sogar gerechtfertigt, den Langsamverkehr bereits im Titel des Gesetzes zu erwähnen: «Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr». In den letzten Jahren nahm der motorisierte Individualverkehr im Kanton zu. Gleichzeitig steigt der Druck auf die Linien des öffentlichen Verkehrs sowie auf die Verkehrswege des Alltagsverkehrs. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden im Alltagsverkehr. Zahlreiche kantonale und kommunale Wegnetze verfügen beispielsweise über unsichere Strassenquerungen für <b>Fussgänger*innen und Velofahrer*innen</b>.</p>	Général	Der Name des Gesetzes wurde in diesem Sinne geändert.
236	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	<p>Art. 1 Geltungsbereich und Zweck Ergänzung: Abs. 2 ...sowie der gegenseitigen Ergänzung von öffentlichem Verkehr, insbesondere auch mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr und Individualverkehr. Begründung: Die Anbindung des öffentlichen kommunalen und regionalen Verkehrs muss eine hohe Qualität aufweisen und eine gute Verknüpfung mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr haben.</p> <p>Ergänzung: Abs. 3 a) die Grundversorgung sicherzustellen und allen Regionen auf Kantonsgebiet eine hochwertige Erschliessung zu gewährleisten; Begründung: Der VCS Wallis schlägt vor, die klare Benennung der Grundversorgung in den Geltungsbereich zu integrieren. Eine hochwertige Erschliessung lässt einen Spielraum frei, welcher durch die Ergänzung mit dem Begriff „Grundversorgung“ gedeckt wird.</p> <p>Neu: 3 e) die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu fördern; insbesondere sollen in den Seitentälern gebündelte Gütertransporte unterstützt werden. Begründung: Der Güterverkehr wird nach Meinung des VCS Wallis zu wenig im Gesetz berücksichtigt. Der Güterverkehr und der Langsamverkehr sollen in zwei verschiedenen Absätzen behandelt werden.</p> <p>Neu: 3 f) die Steigerung der Wohn- und Lebensqualität. Begründung: Der Kanton Wallis verzeichnet in den letzten Jahren im Durchschnitt ein Wachstum der Bevölkerung. Parallel dazu findet eine Verschiebung der Bevölkerung aus den Tälern ins Rhonetal statt. Dadurch wachsen die Ortschaften und deren Agglomerationen im Talgrund überproportional. Dies hat zur Folge, dass das Risiko, sich Lärm und Emissionen aus dem Strassenverkehr auszusetzen, massiv vergrössert wird. Zudem sind die</p>	1	Die Bundesgesetzgebung legt die Erschliessungsqualität des RPV in Abhängigkeit der Raumtypologie des Kantonsgebiets fest.
237	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	<p>Art. 2 Dem Kanton vorbehaltene Rechte Ergänzung: Abs. 4 Er kann sich organisatorisch und finanziell an Tarifverbänden und an der Umsetzung anderer Tarifmassnahmen beteiligen, welche die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen und fördern sollen. Sie berücksichtigen namentlich die Ziele der Umwelt-, Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialpolitik. Begründung: Die Tarifmassnahmen müssen nach unserer Meinung zwingend die Ziele der obengenannten zu ergänzenden Punkten berücksichtigen. Dies auch unter Berücksichtigung der Agenda 2030.</p> <p>Ersetzen durch: Abs. 5 Der Kanton führt Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Alltagslangsamverkehrs und der Mobilität von besonderer Bedeutung durch und unterstützt und koordiniert diese.</p> <p>Begründung: Wir erachten es als zwingend, dass der Kanton nicht nur die Möglichkeit erhält, den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr zu fördern sondern dies auch aktiv tut. Ergänzung Abs. 5 Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt im Rahmen des Gesamtverkehrssystems. Der Kanton trifft Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen. Begründung: Nebst der Förderung des öffentlichen Verkehrs muss die nachhaltige und qualitative Entwicklung dieses gewährleistet sein.</p> <p>Neu Abs. 7 Der Kanton und die Gemeinden beachten bei Leistungsbestellungen und Investitionen die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für behinderte und betagte Menschen.</p>	2	Art. 1 entspricht den formulierten Erwartungen (Nachhaltigkeit, Soziopolitik etc.) und gilt für das ganze Gesetz.
238	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	<p>Art. 8 Angebot im öffentlichen Verkehr Ergänzung: Abs. 4 Der Kanton schliesst mit den Transportunternehmen öffentlichrechtliche Vereinbarungen (nachstehend: Vereinbarung) ab, welche den Vollzug des Angebots erlauben. Zur Erreichung der Zwecke dieses Gesetzes schliesst der Kanton Leistungsvereinbarungen mit den Erbringern der Verkehrsleistungen ab. Die Leistungsvereinbarungen umschreiben insbesondere Art, Umfang, Kosten und Erlöse der zu erbringenden Leistungen, die vereinbarten Abgeltungen sowie die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Leistungserbringung. Bei der Bestellung von Bus/eistungen im Ortsverkehr werden die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik und nach Nachhaltigkeitskriterien festgelegt.</p> <p>Begründung: Der VCS Wallis erachtet die Umschreibung der Leistungsvereinbarungen, insbesondere die der Qualität und <b>Umweltverträglichkeit als notwendige Ergänzung im Gesetz</b></p>	8	Art. 1 Abs. 2, in welchem Geltungsbereich und Zweck festgelegt werden, besagt: "Dieses Gesetz hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, im Besonderen unter Berücksichtigung der [...] Nachhaltigkeit, der Anforderungen des Umweltschutzes [...]".
239	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	<p>Art. 9 Allgemeine Bedingungen für die Gewährung einer Subvention Neu: Abs. 2, Ziffer c die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Leistungserbringung. Begründung: Ein zeitgemässes Dossier für den Antrag einer Subvention muss unserer Meinung nach zwingend die obengenannten Punkte beinhalten.</p>	9	Art. 1 Abs. 2, in welchem Geltungsbereich und Zweck festgelegt werden, besagt: "Dieses Gesetz hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, im Besonderen unter Berücksichtigung der [...] Nachhaltigkeit, der Anforderungen des Umweltschutzes [...]".

240	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	Art. 10 Investitionssubventionen Neu: Abs. 3, Ziffer d) der Gewährleistung eines hochwertigen Leistungsangebotes im öffentlichen, insbesondere unter Berücksichtigung der Prinzipien der Sozialpolitik und Nachhaltigkeit, der Anforderungen des Umweltschutzes, der rationellen Boden- und Energienutzung, der angemessenen und sinnvollen Raumordnung sowie der gegenseitigen Ergänzung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr.	10	Art. 1 Abs. 2, in welchem Geltungsbereich und Zweck festgelegt werden, besagt: "Dieses Gesetz hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, im Besonderen unter Berücksichtigung der [...] Nachhaltigkeit, der Anforderungen des Umweltschutzes [...]".
241	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	Art. 18 Angebot des Agglomerations- und Ortsverkehrs Ergänzung: Abs. 1 Die Gemeinden sind verantwortlich für die Planung des Angebots im Agglomerations- und Ortsverkehr. Dazu gehört auch den hindernisfreien Zugang zu öffentlichem Verkehr und einer Verlagerungspolitik zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Alltagslangsamverkehrs.  Neu: Abs. 2 Das Angebot muss umweltverträglichen Kriterien entsprechen. Begründung: Die Gemeinden sind bezüglich der Qualität und den Zugang sowie einer nachhaltigen Verkehrspolitik in die Verantwortung zu nehmen.	18	Der vorliegende Gesetzesentwurf ist eine kantonale Rechtsgrundlage und regelt daher im Einzelnen die kantonalen Kompetenzen.
242	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	Art. 22 Massnahmen im Bereich der Luftverkehrsstrategie in kantonaler Kompetenz  Neu: Abs. 4 Der Kanton verlangt von den Betreibern der Flughafeninfrastrukturen, wie Flughäfen und Landeplätze, Reduktionsmassnahmen im Bereich Lärm, Emissionen und Versiegelungsflächen.  Neu: Abs. 5 Die Betreiber der Flughafeninfrastrukturen fördern umweltfreundlichere Flugzeuge welche den Flugplatz bei Start und Ankunft nutzen, wie z.B. durch die Bereitstellung von Sustainable Aviation Fuel (SAF).  Neu: Abs. 6 Es soll ein kantonaler Klimafonds eingerichtet werden, welche Abgaben der Betreiber der Flughafeninfrastrukturen auf den Flugbewegungen vorsieht. Diese Gelder werden für die Förderung des Alltagslangsamverkehrs eingesetzt.  Begründung: Mit dem Flughafen Genf und dem Flughafen Bern und Zürich, welche mit dem übergeordneten und regionalen öffentlichen Verkehr gut vernetzt sind und die Qualität der An- und Abreise in den Kanton Wallis gewährleisten, sehen wir die Betreuung von eigenen Flughäfen im Kanton als nicht nötig. Im Gegenteil: sie verursachen für die Bevölkerung massive Immissionen von Luft und Lärm und versiegeln einen erheblichen Teil des Rhonebodens. Zudem wendet sich das Angebot der kantonalen Flugbewegungen nur an einen kleinen Teil der Bevölkerung und der Tourist*innen. Deshalb verlangen wir im Gesetz Anpassungen im Bereich der Umweltverträglichkeit und von Ausgleichsmassnahmen.	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
243	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	Art. 23 Übernahme der Kosten Änderung: Abs. 2 Die Investitions- und Betriebskosten für die Luftfahrtinfrastrukturen von anerkannter kantonaler Bedeutung werden zur Hälfte vom Kanton übernommen.  Begründung: Betreiber von Flughafeninfrastrukturen müssen die Wirtschaftlichkeit sowie die Umweltverträglichkeit durch die Nutzung der Anlagen gewährleisten. Wir sehen es als kritisch, dass der Kanton vollständig Kosten für umweltschädliche und lärmverursachende Flugzeugbereiche übernimmt, deren Bewegungen zudem nicht einmal der breiten Bevölkerung zukommt. Die Betreiber der Flughafeninfrastrukturen müssen ihren Betrieb so führen, dass die Hälfte der Kosten mit den Einnahmen durch die Flugbewegungen und den Betrieb der Anlagen sichergestellt wird.  Art. 24 Beitragsleistung der Gemeinden Änderung: Streichung gesamter Artikel Begründung: Der VCS Wallis findet es unverhältnismässig, denselben Passus wie bei den Kantonsstrassen anzuwenden, da die meisten Gemeinden weder eine Flughafenanbindung noch eine Flugpiste haben oder auch nicht davon profitieren, wie z.B. Binn oder St. Gingolph.  Art. 25 Flughafeninfrastrukturen von kantonaler Bedeutung Ergänzung: Abs. 2 Der Staatsrat schliesst diese Verträge ab, unter Vorbehalt der im Gesetz über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt des Kantons und deren Kontrolle festgelegten finanziellen Kompetenzen. Zudem legt er die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit fest.	Aéroport	Es wurde entschieden, die Bestimmungen betreffend die Luftverkehrspolitik aus der Vorlage zu streichen, um diesen Bereich in einem eigenen Gesetz behandeln zu können.
244	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	4 Alltagslangsamverkehr / Neuer Artikel Zweck und Ziele: Abs 1 Dem Alltags/langsamverkehr wird eine besondere Aufmerksamkeit zugeteilt. Die Verkehrswege für den Alltagslangsamverkehr werden so gestaltet, dass der Zugang, der Platz, die Sicherheit und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sind.  Abs 2 Der Agglomerations- und Ortsverkehr muss so ausgestaltet sein, dass die Sicherheit des Alltagsverkehrs, inkl. für Kinder und Personen mit Behinderungen gewährleistet sein muss. Ist dies nicht der Fall, so müssen innert einer nützlichen Frist Massnahmen für die Förderung der Sicherheit von Verkehrsteilnehmer des Alltagslangsamverkehrs umgesetzt werden.  Abs 3 Müssen die in den Plänen enthaltenen Wegnetze inkl. Fussgängerstreifen und Velostreifen des Alltagslangsamverkehrs oder Teile davon aufgehoben werden, hat derjenige, der dies veranlasst, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und ganz besonders in den vom Bundesgesetz über Fuss- und Wandetwege vorgesehenen Fällen für angemessenen und gleichwertigen Ersatz durch bestehende oder neu zu schaffende Wege zu sorgen. Wer die Aufhebung veranlasst, trägt die Kosten für den angemessenen und gleichwertigen Ersatz.  Begründung: Der Abschnitt 4 des Gesetzes umschreibt unserer Meinung nach zuwenig klar den Zweck und die Ziele. Im Rahmen der verschiedenen nationalen und kantonalen Strategien, wie der Agenda 2030, erachten wir es als zwingend, dem Alltagslangsamverkehr, zu denen die nachhaltigsten Verkehrsmittel unserer Zeit gehören, eine besondere Rolle zukommen zu lassen. Zudem muss die qualitative und sicherer Anbindung des Alltagslangsamverkehrs an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein.	26	Zahlenmässige Ziele werden vom Grossen Rat jährlich festgelegt. Im Gesetz enthalten sind rechtsetzende Bestimmungen, Bestimmungen also, die "in unmittelbar verbindlicher und generell-abstrakter Weise Pflichten auferlegen, Rechte verleihen oder Zuständigkeiten festlegen". Ausserdem sollte das Gesetz von einem gewissen zeitlichen Bestand sein. Darum gehören veränderliche Elemente oder Beispiele nicht in das Gesetz.  Der Grundsatz der Nachhaltigkeit ist in Art. 1 Abs. 2 ausdrücklich enthalten. Es gibt keinen Grund, sich im vorliegenden Gesetzesentwurf auf ihm untergeordnete Dokumente zu beziehen.  Das BehiG regelt die Frage der Zugänglichkeit von Personen mit eingeschränkter Mobilität zum öffentlichen Verkehr. Ausserdem gelten die technischen Sicherheitsnormen.
245	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	Art. 27 Kantonales Netz des Alltagsradverkehrs Ergänzung: Abs. 1 Die zuständige Dienststelle entwickelt, fördert und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs.	27	Das vorgeschlagene Verb "fördert" ist überflüssig. Die Förderung der kommunalen Netze wird durch die Artikel 30 ff. des Gesetzesentwurfs geregelt.
246	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	Art. 29 Fördermassnahmen Änderung: Abs. 1 Im Rahmen des Budgets führt und koordiniert der Kanton Massnahmen zur Förderung des Alltagslangsamverkehrs.  Änderung: Abs. 2 Im Rahmen des Budgets unterstützt der Kanton Förderaktionen von Dritten, die im Bereich des Alltagslangsamverkehr aktiv sind.	29	Das vorgeschlagene Verb "fördert" ist überflüssig. Die Förderung der kommunalen Netze wird durch die Artikel 30 ff. des Gesetzesentwurfs geregelt.
247	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	5 Mobilität von besonderer Bedeutung Art. 31 Subvention von Investitions- und Betriebskosten Frage: Was ist mit anerkannten Tiefbauinfrastrukturen genau gemeint? Wie ist der Abs. 1 zu verstehen?	31	Es handelt sich um Infrastrukturen im Sinne einer "physischen Konstruktion", deren besondere Bedeutung durch den StR anzuerkennen ist, gemäss den in diesem Gesetzesentwurf festgelegten Kriterien.

248	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	<p>Art. 32 Fördermassnahmen Änderung: Abs. 1 Im Rahmen des Budgets führt und koordiniert der Kanton Massnahmen zur Förderung der Mobilität von besonderer Bedeutung.</p> <p>Begründung: Der VCS Wallis begrüsst den Abschnitt 5 Mobilität von besonderer Bedeutung. Wir finden jedoch, dass die als Mobilität von besonderer Bedeutung zugesprochenen Definition der Beförderung von Personen, Gütern und/oder Waren, die den Nachhaltigkeitszielen entspricht und durch Entscheid des Staatsrats als solche anerkannt worden ist, als integrativen Bestandteil in das Gesetz und die verschiedenen Artikel einfließen muss. Die Berücksichtigung der Nachhaltigkeit muss in jedem Artikel des Gesetzes und jeder Verkehrsaktivität einfließen. Ein Gesetz, welches einen grosszügigen Unterhalt von Fluginfrastrukturen vorsieht, die nachhaltigen Verkehrsmittel als besondere Bedeutung in der Mobilität, aber nur am Rande und unvollständig thematisiert, ist unserer Meinung nach nicht zeitgemäss und kann den übergeordneten Strategien nicht Folge leisten. Ein Gesetz, bei dem die Nachhaltigkeit integrativer Bestandteil ist, kann den Herausforderungen in der Umsetzung der strategischen nationalen und kantonalen Ziele ädaquat begegnen und sie lösen.</p>	32	Die Nachhaltigkeit ist eines der Fundamente des vorliegenden Gesetzes und in den ersten Artikeln enthalten. Dies gilt auch für den Luftverkehr, welcher sich, was dieses Gesetz betrifft, in die besagten Konzepte der nachhaltigen Entwicklung einfügen muss.
249	19.08.2021	VCS - ATE - ATA Verkehrs-Club der CH Ass. transports et env.	<p>Art. 38 Verkehrskommission Ergänzung Abs. 1 g): Vertreter der Transportunternehmen Streichen: Abs. 2. Änderung Abs. 3 c): sie erarbeitet Vorschläge und nimmt Stellung betreffend dem Alltags/langsamverkehr und dessen Zielsetzungen. Änderung Abs. 4: Die Kommission tritt mindestens zweimal im Jahr zusammen. Vielen Dank für die Berücksichtigung und für die wohlwollende Prüfung unserer Vorschläge. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	38	<p>Abs. 1: Die Interessenvertretung der Benutzer erfolgt durch die Gemeindevertreter. Abs 2: in Zusammenhang mit obiger Bemerkung. Abs 3 c : geändert --&gt; "Alltagslangsamverkehr" Abs 4 : Art. 38 Abs. 4 hält die Mindestzahl an Sitzungen fest.</p>