

**PROCÈS-VERBAL
DE PLENUM DU CONSEIL GENERAL
DU MARDI, 12 OCTOBRE 2021 19H00**

I- Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil général du 15 juin 2021....	3
II- Examen et vote du message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du RCCZ, Secteur de "l'Ancienne voirie", Champsec	3
III- Examen et vote du message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du plan d'affectation des zones (PAZ), Uvrier ouest, secteur sud, au lieu-dit Bellini	5
IV- Examen et vote du postulat pour la mise en place d'un "plan canopée"	6
V- Examen et vote du postulat pour la publication des votes nominatifs	9
VI- Examen et vote du postulat pour un horaire continu	12
VII- Réponse de la Municipalité au postulat visant à favoriser un abaissement à 30 km/heure entre 22h et 6h du matin sur certains tronçons du territoire communal	14
VIII- Réponse motion pour soumettre au Conseil général la convention liant la commune de Sion à l'Association Sédunoise des Lieux d'Accueil de l'Enfance (ASLAE)	22
IX- Interpellation du groupe des Verts sur le développement futur de l'aéroport sédunois.....	24
X- Information sur la PRVC	30
XI- Informations de la Municipalité	31
XII- Divers/questions	33
XIII- Divers/divers	43

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Bonsoir à toutes et à tous. Monsieur le Président de la Municipalité, Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux, Messieurs les chefs de service, Messieurs les représentants de la presse, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers généraux, j'ai l'honneur d'ouvrir cette séance extraordinaire du Conseil général de la commune de Sion. Conformément au règlement, cette séance a été valablement convoquée en date du 22 septembre dernier et peut donc délibérer. Je vous souhaite à toutes et à tous la bienvenue et une bonne soirée de travail. Je dois excuser les absences de Monsieur David Rémondeulaz, du Conseiller communal, Monsieur Christian Bitschnau, des Conseillers généraux, Messieurs Gillioz Fernand et Salamolard Sébastien, et annoncé avec du retard Monsieur Christophe Sierro.

Nous voilà déjà dans la dernière ligne droite avant la fin de cette législature. Je vous rappelle les consignes pour la soirée, soit le masque obligatoire dans la salle. Nous ne sommes pas soumis aux pass Covid donc s'il vous plaît respectez cette règle. Ce soir, nous avons la chance d'accueillir deux nouveaux Conseillers généraux dans notre assemblée. Je vais vous présenter tout d'abord Monsieur Salamolard Sébastien pour le groupe PS, il a été élu Conseiller général en séance du Conseil municipal du 2 septembre dernier, conformément à l'article 168 sur la loi des droits politiques. Il remplace Madame Virginie Crettenand, démissionnaire. Monsieur Salamolard ne pouvant pas être présent ce soir, nous lui souhaitons évidemment la bienvenue dans ce Parlement. Je vous fais part également du remplacement de Madame Crettenand comme chef de groupe du PS. Dorénavant, c'est Madame Bérénice Georges qui sera la nouvelle cheffe de ce groupe. Nous lui souhaitons beaucoup de plaisir dans cette nouvelle fonction. Je vous présente également une nouvelle venue, Madame Frily Gabrielle pour le groupe des Verts. Elle remplace la conseillère Julie Michel, démissionnaire. Elle a été élue conseillère générale en séance du Conseil municipal du 16 septembre dernier conformément à l'article 168 de la loi sur les droits politiques. Nous lui souhaitons également la bienvenue dans ce Conseil.

Le bureau restreint a prévu une sortie le 8 décembre pour la fin de la législature. A ce jour, elle a lieu, mais cela peut encore changer. Je vous avertirai par mail si elle devait être annulée et de toute façon si elle a lieu, nous vous transmettrons les détails de cette journée.

L'introduction étant terminée, nous pouvons passer au vif du sujet par la lecture de l'ordre du jour. Ce dernier a été validé par le bureau du Conseil général et par Monsieur le Président de la Municipalité, conformément à l'article 8 alinéa 1 de notre règlement. Le bureau n'a pas reçu de modification. Je vous fais la lecture de l'ordre du jour.

Point 1 : approbation du procès-verbal de la séance du Conseil général du 15 juin 2021.

Point 2 : examen et vote du message de la Municipalité concernant la modification partielle du RCCZ, cahier des charges Champsec, ancienne voirie.

Point 3 : examen et vote du message de la Municipalité concernant la modification partielle PAZ, Uvrier Ouest, secteur Sud au lieu-dit Bellini.

Point 4 : examen et vote du postulat pour la mise en place d'un plan canopée.

Point 5 : examen et vote de la motion pour la publication des votes nominatifs.

Point 6 : examen et vote du postulat pour un horaire continu.

Point 7 : réponse de la Municipalité au postulat visant à favoriser un abaissement à 30 km/h entre 22 et 6 heures du matin sur certains tronçons du territoire communal.

Point 8 : réponse de la motion pour soumettre au Conseil général la convention liant la commune de Sion et l'association sédunoise des lieux de l'accueil de l'enfance.

Point 9 : réponse interpellation du groupe des Verts sur le développement futur de l'aéroport sédunois.

Point 10 : information sur la PRVC par Monsieur le Conseiller Stéphane Haeffliger.

Point 11 : informations de la Municipalité

Point 12 : divers a) questions écrites et b) questions orales.

Tous les documents nécessaires durant ce plénum se trouvent sur l'extranet, vous en avez été informés par mail en date du 28 septembre 2021.

Mabillard Jean Paul, Conseiller général, Les Verts. C'est un moment particulier pour intervenir, j'en conviens. A propos de l'ordre du jour, en tant que Conseiller général, je m'étonne qu'une fois de plus la population a été informée, peut-être pas de manière exhaustive. Mais elle a été informée par voie de presse avant le Conseil lui-même sur le point 7 à l'ordre du jour postulat du 30 km/h. J' imagine que la raison nous sera donnée au début du point en question. J'aimerais savoir en particulier ce qui justifiait de convoquer la presse une journée avant le plénum. La conférence de presse n'aurait-elle pas pu se dérouler le mercredi après le dit plénum ? Merci de votre attention.

I- Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil général du 15 juin 2021

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous passons au point 1 : approbation du procès-verbal de la séance du Conseil général du 15 juin 2021. Je vous demande s'il y a des remarques ou des corrections à y apporter. Tel n'est pas le cas, je sou mets donc le procès-verbal à votre approbation. Les conseillères et conseillers qui acceptent ce procès-verbal appuient sur la touche verte, ceux qui le refusent, touche rouge, abstention touche blanche. Le vote est lancé.

Le procès-verbal est accepté par 54 oui, 0 non et 0 abstention.

II- Examen et vote du message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du RCCZ, Secteur de "l'Ancienne voirie", Champsec

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous passons au point 2 : examen et vote du message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du RCCZ secteur de l'ancienne voirie, Champsec. Ce message a été reçu en date du 20 août 2021 et a été étudié par la commission d'environnement et d'urbanisme. J'invite Madame la Conseillère Mireille Hofmann Jacquod, rapporteure de la CEU, à nous présenter son rapport jusqu'à l'entrée en matière.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. La commission environnement et urbanisme a été chargée de l'examen du message concernant la modification partielle du RCCZ, secteur de l'ancienne voirie, Champsec. La commission remercie le service concerné par le message, Monsieur le Conseiller communal Christian Bitschnau et particulièrement Monsieur le chef de service de l'urbanisme, Vincent Kempf, pour la présentation et les explications fournies aux questions de la commission. La commission s'est réunie à deux reprises pour examiner la demande.

Entrée en matière et vote d'entrée en matière : la commission a pris connaissance des documents et annexes concernant l'objet précité. La commission a accepté l'entrée en matière à l'unanimité des 11 membres présents.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. N'ayant pas de demande de parole, nous pouvons passer au vote sur l'entrée en matière. Les conseillères et conseillers qui acceptent l'entrée en matière appuient la touche verte, avis contraire touche rouge, abstention touche blanche. Le vote est lancé.

L'entrée en matière est acceptée par 55 oui, 0 non, 0 abstention. Madame la Conseillère, vous pouvez lire votre rapport jusqu'au vote de votre commission.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. La CEU a analysé l'ensemble du dossier et peut formuler les remarques particulières suivantes : dans cette modification partielle, le seul élément modifié est l'accès au secteur artisanal. Celui-ci devrait prendre la forme d'une contre-allée parallèle à la route principale et gérée par une sortie directe sur celle-ci. Or, ce projet a été reporté par décision du service de la mobilité (SDM). Dès lors, l'accès doit se faire par l'intérieur du quartier, la route de Chippis par circulation à double sens et n'impactera pas la route sud, route du manège qui sera dévolue à l'accès aux îlots d'habitation et à la mobilité douce avec passage sous-voie. La CEU demande à la Ville d'utiliser tous les moyens pour que la solution décrite précédemment reste provisoire afin que le projet initial aboutisse dans une seconde étape.

La commission a approuvé la modification partielle du RCCZ, secteur de l'ancienne voirie, Champsec, à l'unanimité des 11 membres présents.

Boand Vincent, Conseiller général, UDC. Le groupe UDC soutient la modification partielle proposée. La desserte de la zone d'activité, telle que présentée nous convient puisque les objectifs de planification du quartier sont observés. La seule modification de l'accès ne met pas en péril la cohabitation avec la partie résidentielle. Les activités artisanales doivent d'ailleurs être compatibles avec de l'habitat. Nous acceptons donc l'objet.

Haefliger Stéphane, Conseiller général, PDC. Suite à l'analyse du dossier par la CEU pour la modification partielle du RCCZ, secteur de l'ancienne voirie, le groupe PDC accepte la modification du PAZ et remercie le travail de la CEU.

Andrey-Berclaz Marlyne, Conseillère générale, PS. En préambule à la question du jour, le groupe PS du Conseil général se questionne sur la frénésie des constructions sur le territoire communal, sur leur taux d'occupation, sur nos besoins réels, sur la nécessité d'une telle densification urbaine, en partie peut-être inoccupée, sur l'artificialisation des sols qu'elle augmente avec son impact connu sur le climat et la biodiversité, sur le gaspillage des ressources qu'elle engendre.

Le groupe PS se bat donc pour un emploi parcimonieux et écologique de notre sol. Cependant, au stade actuel de développement du projet en question, le groupe PS accepte la modification du RCCZ.

Thiessoz Reynard Annie, Conseillère générale, les Verts. Les Verts sont en accord avec la modification partielle du RCCZ concernant le secteur de l'ancienne voirie. Cependant, comme soulevé par le rapport de la CEU, il semble important, à terme de bénéficiaire d'un accès motorisé à la zone mixte par une contre-allée longeant la transversale. La solution adoptée passant par la route de Chippis et l'avenue du grand Champsec impacte une partie du quartier d'habitations. Elle n'est donc pas idéale et ne saurait être définitive. Les Verts incitent fortement la Ville à entreprendre tout ce qui est de l'ordre du possible pour finaliser la contre-allée projetée.

Il est à relever que les aspects concernant l'impact du trafic et du bruit induit par cette solution transitoire ont été étudiés et qu'il s'est avéré que le projet respectait les exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit et que la charge du trafic dans le quartier résidentiel ait été jugée acceptable. Les Verts espèrent que l'engagement pris dans le cadre de ce dossier, relier la zone d'habitation au réseau de mobilité douce, se réalise dans des délais raisonnables et que les aménagements prévus à ce niveau puissent être présentés prochainement au Conseil général.

En conclusion, notre groupe accepte la modification partielle du RCCZ, cahier des charges Champsec, ancienne voirie.

Stalder Thierry, Conseiller général, PLR. Pour toutes les bonnes raisons évoquées par mes prédécesseurs ainsi que pour les arguments évoqués dans le rapport de la CEU, le PLR accepte la modification.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous allons passer au vote de ce message. Les conseillères et conseillers qui acceptent, touche verte, ceux qui refusent touche rouge, abstention touche blanche. Le vote est lancé.

Le message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du RCCZ, secteur de l'ancienne voirie, Champsec est accepté par 54 oui, 0 non et 0 abstention.

III- Examen et vote du message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du plan d'affectation des zones (PAZ), Uvrier ouest, secteur sud, au lieu-dit Bellini

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous passons donc au point 3 : examen et vote du message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du PAZ, Uvrier ouest, secteur sud au lieu-dit Bellini. Ce deuxième message, également reçu en date du 20 août 2021, a été étudié par la commission d'environnement et urbanisme. Madame la Conseillère Mireille, Hofmann Jacquod, vous avez la parole pour votre commission jusqu'au vote de l'entrée en matière.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. La commission environnement et urbanisme a été chargée de l'examen du message concernant la modification partielle du plan d'affectation des zones Uvrier, secteur sud au lieu-dit Bellini. La commission remercie le service concerné par le message, Monsieur le Conseiller communal Christian Bitschnau et particulièrement Monsieur le chef du service de l'urbanisme Vincent Kempf, pour la présentation et les explications fournies aux questions de la commission. La commission s'est réunie à deux reprises pour examiner la demande.

Entrée en matière et vote d'entrée en matière : la commission a pris connaissance des documents et annexes concernant l'objet précité. La commission a accepté l'entrée en matière à l'unanimité des 11 membres présents.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. N'ayant pas de demande de parole, nous allons passer au vote. Les conseillères et conseillers qui acceptent l'entrée en matière appuient sur la touche verte, avis contraire touche rouge, abstention touche blanche. Le vote est lancé.

L'entrée en matière étant acceptée par 55 oui, 0 non, 0 abstention. Madame la Conseillère, vous pouvez nous lire votre rapport jusqu'au vote de votre commission.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. La CEU a analysé l'ensemble du dossier et peut formuler les remarques particulières suivantes : dans cette modification, il est important de rappeler que l'on parle uniquement du secteur sud de la zone réservée. Le passage à une zone agricole permet, d'une part, d'augmenter les surfaces d'assolement et, d'autre part, de rassembler les développements industriels dans des secteurs dévolus à cet effet (nouveaux secteurs industriels des îles). Etant donné que le secteur Bellini était en zone d'équipements différés et déjà utilisé à des fins agricoles, la modification de zone paraît opportune avec un effet limité.

La commission a approuvé la modification partielle du plan d'affectation des zones Uvrier ouest, secteur sud, au lieu-dit Bellini à l'unanimité des 11 membres présents.

Boand Vincent, Conseiller général, UDC. Le groupe UDC accepte la modification et rejoint la commission dans ses conclusions.

L'usage du site, la proximité du bâti, la zone de dangers Rhône 3, l'équipement différé, de nombreuses raisons nous poussent à suivre le message de la Municipalité. Nous approuvons donc l'objet.

Bourban Sophie, Conseillère générale, PDC. La zone située à l'ouest d'Uvrier au lieu-dit Bellini est déjà utilisée à des fins agricoles depuis de nombreuses années. De plus, elle est située dans une zone de dangers avec Rhône 3. Au vu des faits exposés dans le message de la Municipalité ainsi que du rapport de la CEU, le groupe PDC approuve la modification du PAZ pour la zone dite de Bellini.

Meyer François, Conseiller général, PLR. Suite à l'examen du message et la conclusion de la commission CEU qui précise que le terrain est actuellement utilisé comme terrain agricole et que la zone n'est actuellement pas aménagée par la Ville, le groupe PLR propose d'approuver la modification partielle du PAZ.

Thiessoz Reynard Annie, Conseillère générale, Les Verts. Le changement d'affectation de ce secteur se trouvant en zone industrielle 2, son dézonage en zone agricole est un projet qui fait sens. Se trouvant actuellement en zone réservée, ces terres peuvent en grande partie servir de surfaces d'assolement et permettre une compensation partielle de la zone industrielle des îles.

Si les Verts approuvent la décision de nos autorités communales de regrouper les activités industrielles dans des zones judicieusement situées et planifiées afin de maintenir le tissu industriel actuel et d'accueillir de nouvelles entreprises, nous nous préoccupons du grignotage des terres agricoles et de la pression faite sur le territoire de la commune de Sion, par l'augmentation de l'habitat et les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement de la capitale du Valais. Dans ce contexte, nous soutenons la Ville dans sa recherche de surfaces d'assolement et saluons la constitution d'un groupe de travail dévolu aux recherches de terres éligibles.

Nous souhaiterions de ce fait que le Conseil général soit tenu au courant du résultat de ces investigations. Pour conclure, le groupe des Verts accepte la modification partielle du plan d'affectation des zones Uvrier ouest, secteur sud, au lieu-dit Bellini.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous allons donc passer au vote de ce message. Les conseillères et conseillers généraux qui acceptent ce message touche verte, avis contraire touche rouge, abstention touche blanche.

Le message du Conseil municipal au Conseil général concernant la modification partielle du PAZ Uvrier ouest, secteur sud, au lieu-dit Bellini est accepté par 55 oui, 0 non, 0 abstention.

IV- Examen et vote du postulat pour la mise en place d'un "plan canopée"

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous passons maintenant au point 4 de l'ordre du jour : examen et vote du postulat pour la mise en place d'un plan canopée. J'invite la troisième signataire, Madame la Conseillère Mireille Hofmann Jacquod, à nous présenter ce postulat.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. Depuis le dépôt du postulat pour la mise en place d'un plan canopée, l'arbre est revenu plusieurs fois au centre de l'actualité.

- Aménagement de la Planta, nous saluons l'initiative annoncée ce midi pour la prolongation de l'aménagement sur la place de la Planta jusqu'à fin 2022
- Règlement sur le patrimoine arboré en cours et la mise sous protection immédiate de certains arbres
- Les recommandations du projet AcclimataSion, la fiche numéro 4 en particulier
- Le plan directeur communal en phase de révision etc.

Le plan canopée s'inscrit dans l'ensemble de ces actions mais va également plus loin et permettrait surtout de fédérer les différentes démarches en leur donnant plus de moyens. Les espaces libres diminuent en ville et dans les zones villas des villages périphériques du fait de la densification. Par conséquent, les îlots de chaleur augmentent. L'une des manières de lutter contre ce phénomène climatique et, dans le même temps, d'améliorer la qualité de vie des Sédunoises et Sédunois, consiste à préserver et augmenter la présence du végétal en ville et en particulier la surface de canopée. La canopée est la surface foliaire. Un arbre nécessite plusieurs années jusqu'à 20 ans avant de développer une couronne suffisamment large pour contribuer réellement à l'augmentation de la surface foliaire. Une stratégie d'arborisation doit donc se mettre en place dès aujourd'hui.

Le postulat donne plusieurs exemples de villes européennes qui ont mis en place un plan canopée et c'est aussi le cas de nombreuses communes en Suisse. Ainsi, c'est un des axes du plan climat de la Commune de Lausanne, adopté en janvier 2021. L'objectif présenté est d'augmenter de 30, voire 50%, la couverture de canopée sur le territoire urbain de la ville en 2040. Je vous ai laissé à titre d'information quelques dépliants venant de la stratégie canopée de Lausanne.

Cette stratégie d'arborisation et de végétalisation se résume à 4 axes principaux :

- Pérenniser et développer le patrimoine arboré avec la mise en place d'une politique végétale planifiée. Etablir une vision prospective de l'arborisation à l'échelle de la ville. Le règlement des arbres remarquables en fait donc partie. Disposer d'un outil permettant une meilleure prise en compte du végétal dès la genèse d'un projet au même titre que les autres contraintes techniques. Il s'agit d'intégrer le réseau vert à l'instar des conduites souterraines et du réseau routier. Le rapport de gestion annuel de la Ville de Sion fait état de ces problématiques.
- Favoriser le bien-être et la mobilisation des citoyens, améliorer la qualité de la vie en ville, intensifier la végétation à différentes strates et augmenter la surface de canopée pour renforcer le maillage vert, diminuer les îlots de chaleur, favoriser la biodiversité et répondre à l'urgence climatique.
- Fédérer les professionnels autour du plan canopée, préserver un patrimoine arboré existant, mettre à jour l'état des lieux existant et prendre conscience des lacunes, des opportunités et de la végétation à haute-valeur paysagère.
- Améliorer les connaissances et développer de nouvelles pratiques, améliorer la condition de vie des arbres existants et futurs. Donner des outils concrets de mise en œuvre pour que le végétal planté puisse s'épanouir sur le long terme en cohabitant avec les autres infrastructures.

La présence des arbres en milieu urbain est essentiel et remplit des fonctions écologiques, économiques, sociales, esthétiques et culturelles comme il est rappelé dans AcclimataSion. Le plan canopée donne des moyens concrets à ces idées. C'est pourquoi, je vous demanderai de soutenir ce postulat pour le futur de notre commune.

Reist Martin, Conseiller général, UDC. En réponse à ce postulat plan canopée, par-delà son aspect noblement plaisant, le groupe UDC tient à souligner quelques éléments : Ce projet d'arbres implique une confrontation à la notion d'adéquation réfléchie et à la notion d'expertise professionnelle. Le plan canopée détient un statut accessible mais hors de propos, même si nous reconnaissons des mesures intelligibles et acceptables. Si nous analysons la teneur de l'objet dans sa plénitude, nous faisons face à une situation et surtout à une sous-estimation des professionnels légitimes. Exemple : je pense aux notions très importantes telles que le secteur viticole, du paysagisme, etc., à travers quelques exemples importants comme le guide des bonnes pratiques, la rationalisation des terres agricoles. Ceci s'incarne et s'impose dans une expertise de pratiquants reconnus aux yeux de tous.

Ces propositions se reflètent dans une incompréhension des relations administratives et spécialisées et impératives. L'agriculture et ses acteurs restent des entités spécialisées au sens propre. Rappelons que les compétences demeurent au sens de la Municipalité. Donc, laissons les experts aux choses qui

méritent une expertise légitime. Cependant, et je souligne, il est comique de souligner que toutes les villes citées dans ce postulat restent des villes de gauche, européennes et outre-atlantiques, idéalisées.

Gaillard Marie, Conseillère générale, PDC. Ces dernières années les initiatives visant à verdier la ville se sont multipliées. Nous avons pu le constater avec le succès de projets comme AcclimataSion ou l'aménagement de la Planta. Elles sont généralement autant bénéfiques à l'environnement qu'appréciées de la population. Si plus personne ou presque aujourd'hui ne conteste ce besoin de verdure et ses bienfaits, le postulat de notre ancien collègue Mathieu Gachnang et de ses cosignataires demande à juste titre d'avoir une vision globale de l'arborisation de la ville.

Il y a en effet lieu, aujourd'hui, de regrouper dans une planification à long terme les problématiques de recensement, déploiement, entretien, sensibilisation et formation liés à la flore citadine.

En d'autres termes, si planter des arbres et empêcher d'en couper, c'est bien, le faire de manière coordonnée et planifiée, c'est mieux. C'est pourquoi le groupe PDC soutient ce postulat pour la mise en place de ce plan canopée et vous encourage en faire de même.

Tavernier Jérôme, Conseiller général, PLR. Le groupe PLR a lu attentivement le postulat relatif au plan canopée. Celui-ci vise plusieurs objectifs, en vue d'élaborer une feuille de route stratégique comprenant 4 axes principaux qui ont été évoqués auparavant :

- développer et pérenniser le patrimoine arboré
- favoriser le bien-être et la mobilisation des citoyens
- fédérer les professionnels
- améliorer la connaissance et développer de nouvelles pratiques.

Les missions sollicitées par ce postulat demeurent tout à fait pertinentes et s'inscrivent dans une optique de développement positif et durable des espaces verts. La coexistence harmonieuse de la flore et du bâti reste un défi futur important pour de nombreux centres urbains. La Ville de Sion a procédé à plusieurs études afin de définir les outils stratégiques visant à adapter l'aménagement du territoire au changement climatique. Nous pensons ici notamment aux projets d'agglomération, au plan directeur communal. Sur le plan opérationnel, les actions menées dans le cadre du projet AcclimataSion montrent une réelle volonté politique d'accorder une présence marquée de la végétation sur le territoire communal. Citons, à titre d'exemple le Cours Roger Bonvin, l'aménagement de la place de la Planta, l'école de Châteauneuf ou encore l'avenue du Bietschhorn.

Concernant les projets sur le domaine privé, notons que la Ville de Sion a réalisé un guide des aménagements extérieurs, intégrant des bonnes pratiques en faveur de la biodiversité, dans lequel nous trouvons les actions de terrain, sous forme de fiches de recommandations visant déjà à répondre aux objectifs fixés par ce postulat.

De plus, la Ville est en train de réviser son RCCZ qui intégrera des éléments en lien avec la végétation. Dans ce contexte, le PLR craint que ce postulat ne débouche sur une nouvelle intention en redondance vis-à-vis des démarches déjà entreprises par la Ville ou en cours d'achèvement, tel que le projet de règlement sur la protection des arbres qui sera soumis au Conseil général. Le prospectus reçu en début de séance nous montre des approches plutôt conceptuelles que des mesures concrètes de terrain.

Malgré ces quelques circonceptions, évoquées à l'instant, le PLR laissera tout de même la liberté de vote à ses membres. Merci de votre attention.

Tornay Aude, Conseillère générale, PS. Pour la législature en cours, le PS a créé un programme dont l'un des points soulève l'importance pour notre groupe de protéger les arbres existants de notre ville, d'en favoriser la plantation afin de revégétaliser notre commune, qui est, à notre sens, particulièrement minéralisé. Nous sommes par ailleurs satisfaits de la mesure communale du 13 août dernier visant la protection immédiate du patrimoine arboré. Cela étant un point positif pour notre Ville bien que nous pensions que c'est assez peu de choses par rapport à ce qui peut se faire dans d'autres villes.

Sensible à cette cause, le groupe PS soutient le postulat pour une mise en place d'un plan canopée et encourage les autres groupes à le soutenir également.

Pitteloud Rey Nathalie, Conseillère générale, Les Verts. Je ne vous apprends rien en disant que les thématiques du réchauffement climatique et de la végétalisation en Ville de Sion font partie intégrante depuis plusieurs années des priorités des Verts sédunois. On pourrait penser que la Municipalité en fait assez pour le climat puisqu'elle a participé à l'élaboration du projet AcclimataSion. En effet, certaines améliorations ont été mises en œuvre suite à ce projet à notre grande satisfaction.

Cependant, nous pensons que la Ville a intégré à petite échelle et avec une certaine lenteur les lignes directrices d'AcclimataSion. Un plan axé sur la diminution des températures caniculaires, dont souffre notre Ville en plein été, ne nous paraît donc pas superflu, compte tenu de l'urgence climatique qu'il n'est plus nécessaire de démontrer à ce jour.

L'acceptation de ce postulat permettrait notamment de connaître la surface de canopée de la ville et ainsi d'améliorer celle-ci en définissant des objectifs clairs et précis à court et moyen terme. Cela permettrait également de prendre sérieusement en compte le mauvais score de la ville en matière de réchauffement climatique. En effet, elle détient le triste record des villes suisses qui se sont réchauffées le plus en 20 ans. Merci donc de soutenir avec nous ce postulat.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. Je vous remercie pour toutes ces interventions constructives. Pour répondre à Monsieur le Conseiller Martin Reist, il n'est pas du tout question de sous-estimer les professionnels. Au contraire, je crois que les initiatives qui sont prises en compte maintenant comme l'AcclimataSion, comme le règlement pour les arbres, montrent vraiment qu'il y a des actions qui doivent être prises et qui pourraient être justement regroupées, qui pourraient être fédérées sous cette stratégie de l'arbre.

J'ai relu le rapport de gestion annuel de la Ville de Sion qui s'inquiète du fait que les arbres posent problème pour la ville, parce qu'elle manque beaucoup de réservoir de sol suffisant. Ils sont trop souvent en concurrence avec les réseaux souterrains et avec la chaussée minérale, imperméable. En accentuant les réflexions sur les arbres grâce à une stratégie canopée, on arriverait à aider aussi ces professionnels à mieux faire leur travail. Je vous remercie pour vos interventions et espère que vous serez positifs par rapport à ce postulat. Merci.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous allons passer au vote. Les conseillères et conseillers qui acceptent ce postulat appuient sur la touche verte, celles et ceux qui la refusent, touche rouge, abstention touche blanche. Le vote est lancé.

Le postulat est accepté par 42 oui, 9 non et 5 abstentions.

V- Examen et vote du postulat pour la publication des votes nominatifs

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous pouvons passer au point 5 de cette soirée : examen et vote de la motion pour la publication des votes nominatifs. J'invite maintenant le premier signataire concernant cette motion à nous la présenter. Monsieur le Conseiller Thierry Stalder, vous avez la parole.

Stalder Thierry, Conseiller général, PLR. Tout d'abord, quelques arguments qui sont assez évidents : c'est la transparence bien sûr. Le fait que nous soyons des représentants du peuple, ceci facilite la possibilité de rendre des comptes aux personnes qui nous ont élus. Évidemment, il est déjà possible aujourd'hui de demander la publication d'un vote. Cette possibilité n'est certainement pas connue par beaucoup de citoyens, donc, forcément, ils ne le font pas. En tous cas de mémoire cela ne s'est jamais fait depuis 5 ans.

Pour les partis, il peut être intéressant de pouvoir mieux expliquer à leur électorat comment ils fonctionnent et comment ils votent. Si je prends l'exemple de la législature passée, lors de quelques votations, certains conseillers disent des choses, puis votent différemment. Cela permettrait donc d'éviter ce genre de problème.

Ensuite, j'aimerais vous donner quelques explications. Il y a eu une erreur de ma part dans l'interprétation du règlement actuel. Dans le règlement actuel, il est écrit : «une motion doit être rédigée en termes généraux». Comme vous avez pu le constater, j'ai fait faux. J'ai donné un texte très précis. Je vous présente mes excuses pour cette erreur. Si cette motion est acceptée, il faudra que le bureau nous présente un projet de modification du règlement. Ce projet de modification pourra évidemment être amendé. Je pense principalement à l'article ter qui a pu faire réagir quelques-uns de mes collègues. En cas d'amendement de cet article ter, évidemment, je ne m'y opposerai pas. L'idée de l'article ter était d'éviter le manque d'excuse. Je n'ai pas pris en compte la possibilité de s'excuser pour des causes professionnelles ou pour d'autres causes. En fait, j'ai simplement repris ce qui se faisait dans le règlement du Grand Conseil et du Conseil national. Voilà, j'espère que le PLR et moi pourront compter sur votre soutien. Merci.

Boand Vincent, Conseiller général, UDC. Je me réjouis beaucoup d'avoir eu cette prise de parole car cela modifie passablement mon intervention. Le groupe UDC salue la volonté de transparence et de mise à disposition de l'information du PLR par le biais de cette motion modifiant le RCG. Nous sommes d'avis que systématiser le vote nominatif et donner directement ces résultats plutôt que sur demande est une excellente proposition.

Nous regrettons que la motion soit rédigée de manière détaillée là. Je peux rejoindre du coup les propos de Monsieur Stalder car cela empêche des adaptations du texte. Ici nous votons les articles tels que rédigés uniquement. Donc s'il y a possibilité d'avoir une version modifiée, nous modifierons notre position en adéquation. J'expliquerai les raisons pour lesquelles on aurait refusé la motion telle que présentée. Donc la modification de l'article 28 alinéa 1 et 1 bis de même que l'abrogation de l'article 39 n'amènent pas de commentaire de notre part.

L'article 28 alinéa 1 ter lui pose plusieurs problèmes : certains sont de faible importance : les lettres a, b, c sont inutiles en raison de la formulation de l'alinéa 1. Nous comprenons cependant que le ter n'existe que pour les lettres d et e.

Le deuxième problème mineur est la répétition. Le ter laisse entendre que pour chaque vote, on indique l'absence, si tel est le cas, du conseiller. Une seule mention devrait suffire, voire est inutile puisque le PV de la séance contient déjà une liste des présences. On estime donc un petit peu inutile la lettre e. Voilà pour les détails.

Pour ce qui a trait aux points délicats, l'un d'eux est la systématique. La notion d'excusé est une pure création. Il en va de même pour les motifs requis. Je m'explique : la loi sur les communes ne prévoit pas d'obligation de siéger, le règlement du Conseil général non plus. Les présences ne servent qu'au calcul du quorum selon l'article 20 du règlement du Conseil général. La seule obligation concerne les commissaires à l'article 18, donc ce n'est pas le cas qui est cité ici. Si cette obligation de siéger s'entend, nous serions disposés à en discuter, nous considérons qu'elle ne peut pas être introduite à la sauvette avec les motifs relatifs dans un article sur le vote nominatif mais devrait être traitée dans un article dédié relatif soit aux devoirs des conseillers, soit au déroulement des séances. Enfin la proposition est incomplète car elle ne modifie pas l'alinéa 2. Donc, lorsque le vote électronique ne fonctionne pas, votre proposition ne règle pas les modalités de l'établissement du vote nominatif. Les scrutateurs ne sont là que pour compter les suffrages, personne n'est désigné pour faire l'appel et faire correspondre un vote à une personne. Donc, l'article 106 du règlement du Grand Conseil permet d'ailleurs de s'en rendre compte. Celui-ci prévoit qu'un des vice-Présidents fasse l'appel. Là aussi, l'article 104 prévoit que les scrutateurs ne fassent que compter.

Ceci étant dit, on était parti pour ne pas soutenir la motion mais, au vu de ce que dit Monsieur Stadler, s'il y a effectivement possibilité que ce projet ne soit pas voté tel quel et que l'on puisse y apporter les

modifications idoines, on est tout à fait disposé à entrer en discussion vu que le sujet nous intéresse et que l'on estime que la transparence est un point important. Merci pour votre attention.

Pitteloud Christophe, Conseiller général, PDC. J'avais préparé un joli texte mais comme mes deux prédécesseurs ont bâché le travail, je vais quand même vous toucher quelques mots. Comme l'a dit Monsieur Stalder, les termes doivent rester généraux, ce qui n'est pas vraiment le cas ici. Notre groupe s'est tout de même penché sur les propositions et a relevé un point en particulier qui sera difficile à mettre en œuvre. C'est justement ce fameux point sur les excusés. Est-ce que l'on devra fournir un certificat ? Qui devra gérer ces certificats ? etc. Cela nous semble un peu problématique. D'autre part, nous craignons que la publication des votes nominatifs provoque une augmentation des demandes de vote à bulletin secret.

Les membres de notre groupe encouragent la transparence et assument pleinement leurs positions. Cependant, pour les raisons expliquées précédemment, aucune consigne de vote n'a été émise. La présente proposition de modification du RCG a mis en lumière le manque de clarté quant aux possibilités de modifier le règlement par les membres du Conseil général. Nous incitons donc le bureau à inclure une adaptation de l'article traitant de sa révision : l'article 45. Par exemple, le Conseil général de Sierre a une mention qui dit que l'on peut utiliser la motion. Je vous remercie pour votre attention.

Mabillard Jean Paul, Conseiller général, Les Verts. Sur le fond, les Verts ne peuvent que partager le souci de transparence mis en valeur par les modifications proposées. Sur la forme effectivement, comme précise mon collègue et premier signataire Thierry Stalder, ces modifications posent un certain nombre de problèmes.

Je relèverai simplement l'une ou l'autre faiblesse au niveau de ladite formulation. C'est une manière d'anticiper le travail du bureau qui nous attend. L'article 28 alinéa 1 bis nouveau tout d'abord, demande que le résultat du vote soit publié sous la forme d'une liste nominative. Les motionnaires ne précisent pas ce qu'ils entendent par publication et encore moins le support sur lequel devrait être publiés les résultats des votes. Est-ce sur le site de la Ville de Sion ? à travers la presse ? et si oui quelle presse ? Et a-t-on l'assurance que la presse en question jouera le jeu ? Les avis recueillis sur le lieu de publication auprès de certains signataires de la motion sont parfois contradictoires. Par conséquent, il sera bon de préciser concrètement à quel type de publication devra faire référence une modification proposée. Je ne reviendrai pas sur l'article 28 alinéa 1 nouveau qui a fait l'objet de nombreuses interventions précédemment. Par contre, je relèverai une autre faiblesse : pour quelles raisons abroger l'article 39 «le résultat nominatif des votes électroniques est à disposition du public pendant 12 mois qui suivent le vote en question sur demande adressée au bureau». Qu'est-ce qui justifie de priver à l'avenir un conseiller, un journaliste, ou la population d'accéder à un ancien vote ? Nous proposerons donc, si la motion est acceptée, de conserver l'article 39 en question en le formulant de manière différente.

Les Verts attendent donc avec impatience la proposition future du bureau au cas où cette motion est acceptée ce soir. Merci de votre attention chers collègues.

Guex-Crosier Johanne, Conseillère générale, PS. Je ne vais pas redire ce que les groupes précédents ont détaillé par rapport aux articles.

Donc dès lors que cet article puisse être rédigé en termes généraux, le groupe PS salue cette volonté de transparence et va donc soutenir cette motion.

Stalder Thierry, Conseiller général, PLR. Merci à toutes et tous pour vos interventions. Effectivement, si la motion est acceptée ce soir, il est écrit dans le règlement «en cas d'acceptation par le Conseil général, la motion oblige le Conseil municipal à présenter les propositions réglementaires correspondantes dans un délai de 12 mois.» Effectivement toutes les propositions qui seront faites dans un délai de 12 mois seront amendables. Je vous propose donc, même si vous n'êtes pas d'accord avec l'un ou l'autre des détails, d'accepter cette motion malgré tout. Je vous remercie pour votre attention.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. J'ajoute une information : c'est le bureau qui va traiter la motion et non pas le Conseil municipal, le règlement du Conseil général est de notre prérogative à nous tous. Voilà, nous allons passer au vote. Les conseillères et conseillers qui acceptent cette motion appuient sur la touche verte, ceux qui la refusent, touche rouge, abstention touche blanche. Le vote est lancé.

La motion est donc acceptée par 45 oui, 7 non et 3 abstentions. Je vous remercie.

VI- Examen et vote du postulat pour un horaire continu

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous passons donc au point 6 : postulat pour un horaire continu. J'invite la première signataire, Madame la Conseillère Mireille Hoffmann Jacquod à nous présenter son postulat.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. Permettez-moi de vous présenter en quelques mots le postulat horaire continu, pour des horaires scolaires mieux adaptés au rythme de vie des adolescents et des parents et qui répondent à l'évolution de notre société. En préambule, j'insiste sur le fait que ce postulat ne vise aucunement à modifier l'ensemble des horaires scolaires qui existent actuellement. L'objectif visé est uniquement de proposer une offre supplémentaire aux parents et élèves qui trouveraient dans ces horaires continus un système adapté à leurs besoins et préoccupations.

Ayant moi-même vécu la scolarité de mes enfants sur le système des horaires continus pendant presque toutes leurs classes enfantines et primaires, j'avoue avoir trouvé contraignant et stressant les horaires traditionnels, plus particulièrement la gestion de la longue pause de midi. La proposition d'horaire continu est basée sur trois points essentiels : la pause de midi, le parascolaire et le temps libre.

Premier point : **mieux répartir la pause de midi.** La grande différence entre les horaires traditionnels qui conviennent, je l'admets aujourd'hui encore à la plupart des parents et enfants et enseignants, et les horaires continus est essentiellement basée sur une gestion différente du temps de midi. Les 2 heures 30 dévolus aux repas et à la pause se divisent en trois périodes de 50 minutes, l'une pour manger, les deux autres pour les cours. Du point de vue des élèves, actuellement 45% des élèves du CO de Sion résident à plus de 30 minutes à pied de leurs centre scolaire. Ces élèves bénéficient donc gratuitement d'un titre de transport public. Certains rentrent donc chez eux, d'autres mangent à la cantine ou d'autres encore profitent des possibilités qu'offre la Ville. Ce pourcentage d'élève va probablement augmenter ces prochaines années lors des différentes fusions de communes. Pour les jeunes inscrits à la cantine, l'étude est obligatoire mais là encore, tous n'en profitent pas et certains se retrouvent sans surveillance jusqu'au début des cours. Avec l'horaire continu, la pause du repas est réduite à 50 minutes et les cours reprennent tout de suite, permettant ainsi à tout le monde d'être cadré. Un bon encadrement assure de meilleurs résultats et de meilleures chances de réussite. D'autre part, les élèves restent souvent entre eux pour manger, ce qui encourage la création de liens sociaux. Du point de vue des parents, de plus en plus de femmes travaillent ou veulent travailler ou les deux parents sont occupés, les pauses de midi durent en général, entre 1 heure et 1h30 pour les parents et les enfants se retrouvent souvent seuls.

Deuxième point : **le parascolaire.** Le but est de cibler les 9 à 11 H pour gérer le parascolaire de manière souple. En ciblant les niveaux 9 à 11 H, on se trouve face à de jeunes adolescents qui commencent à devenir plus indépendants, que l'on peut laisser un peu seuls à la maison, qui commencent à manger en ville ou à la cantine et surtout qui n'ont plus vraiment besoin d'une structure d'accueil parascolaire aussi ciblée qu'en primaire.

Le troisième point : c'est **avoir du temps libre.** Finir plus tôt permet d'avoir du temps libre. Si la pause de midi, en effet, est réduite à 50 minutes, les deux périodes de 50 minutes restantes imparties initialement au temps de pause peuvent être utilisées à des fins scolaires. En conséquent, les heures de travail sont les mêmes mais réparties différemment. Ainsi, les cours peuvent se terminer dès 15 heures ce qui permet de mieux gérer les devoirs, soit en classe avec un système peut-être aussi

parascolaire ou à la maison. Le temps à disposition étant plus long, ces devoirs se font avant les activités extrascolaires et non tard le soir après l'entraînement de foot ou de basket, la leçon, piano, etc. Autre point important, les rendez-vous chez le médecin, le dentiste ou autres peuvent être pris en dehors des heures de cours. Bref, d'autres arguments positifs ont été mis en avant par les établissements qui ont opéré ce changement de rythme scolaire. De manière générale, tous admettent que ces horaires favorisent le bien-être général des élèves et des parents en leur permettant d'avoir plus de temps libre. Les enseignants se sont également approprié ces changements et ont adapté leurs horaires et préparations de cours sans difficulté. L'école aussi a besoin de s'adapter au développement de la société avec des modes et horaires de travail qui parfois ne correspondent plus aux horaires de fonctionnement de l'école. Pour ces parents, ces élèves, ces enseignants aussi, il est demandé que la Ville de Sion étudie l'opportunité de créer des classes à horaire continu. Je souhaite vivement que cette proposition soit accueillie favorablement par le Conseil général et qu'une étude soit menée permettant d'envisager un projet-pilote sur l'un des sites du CO régional de Sion. Merci de votre attention.

Vergères Pierre Michel, Conseiller général, UDC. N'étant pas des supporters inconditionnels de l'horaire continu, le groupe UDC va soutenir ce postulat en raison du fait qu'il s'agit de mettre en place un projet-pilote.

Dans ce cas, nous donnons toute notre confiance à la Municipalité pour qu'elle l'étudie avec soin, et mette éventuellement en place cet horaire avec discernement et justesse. Merci de votre attention.

Bernhard Michaël, Conseiller général, PDC. Le postulat qui nous est soumis ce soir a retenu toute l'attention de notre groupe. Le bien-être des familles dépend grandement de la relation entre école et famille. L'aménagement des horaires scolaires est un sujet sensible, car il touche de manière très directe à la vie familiale, professionnelle et associative de très nombreux citoyens. Depuis de très nombreuses années, l'horaire des écoles primaires et secondaires comporte une longue pause durant le temps de midi. Ce modèle convient à de nombreuses familles qui profitent de se retrouver à midi. Pour d'autres familles, la journée scolaire séparée en deux demi-journées distinctes constitue une difficulté organisationnelle importante. Il est essentiel de tenir compte de ces besoins qui sont la suite logique de l'évolution du monde du travail.

Une adaptation des horaires scolaires aux exigences professionnelles des parents n'est pas le seul critère à prendre en compte. Le bien-être des enfants doit impérativement être intégré dans cette réflexion. Un aspect important concerne le temps passé dans les transports publics pour rentrer à midi et ensuite revenir à l'école. Pour les enfants habitant dans les quartiers et villages hors du centre-ville, ces allers-retours fatigants pourraient être supprimés à l'aide d'un horaire continu. Le problème des transports avait d'ailleurs été l'élément déclencheur pour la mise en place de l'horaire continu dans le Val d'Anniviers.

Le postulat qui nous est soumis au vote propose de mettre en place un test en grandeur nature dans un établissement en particulier, soit le CO du Vieux Moulin. Il est clair que la mise en place nécessiterait un important travail de planification pour les responsables concernés. Cela permettrait par contre de lancer une réflexion de fond sur ce sujet et d'offrir aux familles simultanément un horaire continu et un horaire traditionnel durant la phase test. Dans une perspective à moyen et long terme, l'expérience accumulée permettrait de prendre des décisions en connaissance de cause qui se baseraient non pas sur des scénarios théoriques mais sur du vécu bien réel. Pour toutes ces raisons, le groupe PDC soutient ce postulat.

Vuissoz Grégoire, Conseiller général, PS. Les parents et les élèves de la commune sont en droit de se voir offrir les mêmes chances et pouvoir bénéficier d'un accueil scolaire et parascolaire de qualité. Il serait en effet injuste que certains élèves ne puissent pas bénéficier d'un accueil scolaire sur le temps de midi faute de places à disposition.

Il est donc aussi nécessaire de réfléchir aux capacités d'accueil des cantines scolaires. De même, les parents devraient avoir le choix de concilier vie professionnelle et vie familiale. Enfin, cette mesure permettrait de diminuer la charge sur le trafic individuel motorisé en fin de journée. Pour ces raisons, le groupe PS vous propose de soutenir ce postulat.

Sierro Fardel Christelle, Conseillère générale, PLR. Le groupe PLR soutient et promeut les initiatives favorisant la conciliation vie privée et vie professionnelle. Le postulat horaire continu qui nous est soumis ce soir en fait partie. Notre modèle de société a évolué rapidement avec des familles où les deux parents travaillent avec des familles monoparentales et avec des parents qui travaillent désormais plus loin du lieu d'habitation. Il est donc le temps d'adapter nos structures scolaires en conséquence.

Il s'agit d'une réflexion qui va au-delà de l'organisation familiale puisque le postulat propose des services parascolaires efficaces qui permettent aux enfants de pratiquer des activités sportives et culturelles et de bénéficier d'une fin de journée relaxante. C'est donc également le bien-être des adolescents qui est visé.

Le groupe PLR relève toutefois que pour atteindre les bénéfices escomptés, notamment la réduction des transports, une réflexion générale incluant les écoles primaires devrait également être menée. Le groupe PLR a également conscience qu'il sera difficile de trouver un modèle qui convienne à toutes et à tous et qu'il faut explorer toutes les options sans à priori et garder un modèle flexible. Par conséquent, le groupe PLR se positionne favorablement à ce postulat. Je vous remercie.

Genin Thierry, Conseiller général, Les Verts. L'horaire continu est un projet qui s'adresse à tous les milieux socio-culturels, mais il concerne principalement tous ces enfants qui ont la clé autour du cou, tous les enfants qui mangent seuls chez eux à midi, tous les enfants qui errent en ville entre 11h30 et 14h. Il concerne aussi tous ces parents qui travaillent, pour qui s'organiser sur le temps de midi, devient très compliqué.

Réduire ce temps n'apporte que des avantages. Personne ne sera obligé de rester à l'école ou de manger à la cantine. Chacun pourra apporter son pique-nique. Des solutions simples et économiques pourraient voir le jour comme dans bien d'autres pays où cet horaire fonctionne depuis des années. Je pense à des food trucks ou de la petite restauration sur le lieu scolaire.

À titre personnel, j'ai eu la chance de vivre cette expérience d'horaire continu pendant deux ans à l'étranger. Des cinq membres de ma famille, tous ont grandement apprécié cette nouvelle organisation quotidienne. Les Verts soutiennent ce projet car il préserve l'égalité des chances. Merci.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Je n'ai plus de demande de parole. Madame la Conseillère Mireille Hofmann Jacquod, je vous laisse répondre avant le vote.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. Je vous remercie pour ce soutien qui semble unanime et me réjouis de voir la mise en place de ce projet-pilote. Merci.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous allons passer au vote, les conseillères et conseillers qui acceptent ce postulat, touche verte, ceux qui refusent touche rouge, abstention touche blanche. Le vote est lancé.

Ce postulat est accepté par 49 oui, 0 non et 7 abstentions. Merci.

VII- Réponse de la Municipalité au postulat visant à favoriser un abaissement à 30 km/heure entre 22h et 6h du matin sur certains tronçons du territoire communal

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous passons au point 7 de la soirée : réponse de la Municipalité au postulat visant à favoriser un abaissement de la vitesse à 30 km/h entre 22 heures et 6 heures du matin, sur certains tronçons du territoire communal. Monsieur le Président de la Municipalité, je vous laisse la parole.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. J'invite Monsieur Kempf à venir me rejoindre dès maintenant. En guise d'introduction, j'aimerais répondre à la question du conseiller général Jean-Paul Mabillard.

La question de la communication est toujours un point délicat. On essaie, dans la mesure du possible de privilégier une primauté de l'information pour le Conseil général. On le fait quand on parle des comptes, de budget, de communication. Dans ce cas d'espèce, vous l'avez peut-être vu, la communication qui a été faite par la Ville dépasse quand même assez sensiblement le postulat qui demandait du 30 km/h nocturne. On répondra très précisément à ce point-là, mais il y avait tout un travail qui était déjà en route par la Municipalité et le Canton pour cette communication. C'est vraiment en accord avec le Canton que nous avons décidé de faire cette communication la plus proche possible du plénum de ce soir. Vous avez reçu à 10 heures la communication et vous aurez ce soir véritablement tous les éléments de détail de cette présentation. Je suis tout à fait conscient que parfois, on n'arrive pas à aligner véritablement tous nos objectifs communs concernant la communication. La volonté du Conseil, bien sûr, est de vous réserver la primauté de l'information, de la partager le plus rapidement possible avec vous.

Nous allons maintenant passer à la présentation de cette mise en zone 30 du cœur de ville. Pour élargir un petit peu le débat et pour garder de la cohérence avec le Conseil, vous verrez qu'au travers de cette présentation, on répondra avec plus de précision au postulat qui nous demandait d'étudier un abaissement à 30 km/h entre 22 heures et 6 heures du matin.

Je dois excuser l'absence de Monsieur le vice-Président qui a des petits soucis de santé. Je vais faire la partie introductive et Monsieur Kempf complètera les choses. La situation actuelle, vous la connaissez. On constate qu'il y a passablement de trafic au cœur de ville. Nous avons une génération de nuisance importante pour les riverains et les usagers au cœur de ville et bien sûr, il faut souligner l'élément sécuritaire, élément très important dans cette approche faite de manière conjointe entre la Ville et le Canton.

Dans les réflexions qui ont été conduites par le Conseil municipal, l'objectif du plan directeur communal est d'améliorer la multimodalité. On ne veut donc pas opposer les modes de transport mais bien sûr les faire cohabiter dans l'espace public que ce soit un piéton, que ce soit un cycliste, que ce soit une voiture ou un bus. La volonté claire du Conseil municipal est aussi de réduire le trafic de transit. Ce n'est pas la raison principale de la mise en zone 30, mais c'est une des raisons suffisantes pour le faire. La partie sécuritaire et nuisances sonores sont aussi deux éléments très importants. Ce n'est plus un thème uniquement sédunois, c'est quelque chose qui se discute aujourd'hui à peu près dans toutes les villes. La notion de la planification a aussi été évoquée dans des mesures plus globales de circulation. Vous avez pu constater les travaux qui se font aujourd'hui à l'est de la ville avec ces turbo giratoires qui permettront, dès la fin de l'année, de pouvoir fluidifier le trafic. Nous avons aussi travaillé sur la progression des bus sur la voirie communale avec quelques innovations. Il y a également des réaménagements d'axes stratégiques. Aujourd'hui on est en discussion avec le Canton pour déclasser certaines routes cantonales comme l'avenue de la Gare, par exemple, en route communale avec des aménagements idoines ou à prévoir. Le dernier élément, et pas des moindres est que le Conseil municipal souhaite maintenir une accessibilité au cœur de ville et favoriser le vivre ensemble.

Concernant les mesures qui sont généralement mises en évidence par rapport aux 30 km/h, je ne vais pas reprendre tous les chiffres. Vous pouvez les lire à l'écran. Aujourd'hui, on a moins d'accidents, on estime à environ 25% d'accidents en moins, notamment des accidents qui impliquent des enfants ou des cyclistes. Moins de nuisances sonores, cela se mesure de manière très objective avec des baisses de 2,3 à 4,5 DB. C'est une perception par l'oreille humaine qui est sensible qui permet quasiment de réduire la perception du bruit de moitié avec ces éléments-là. L'élément de fluidité, c'est vrai qu'aujourd'hui on a l'impression qu'en ayant une réduction de la vitesse, on va perdre en fluidité. Aujourd'hui, c'est bien le contraire. L'effet accordéon que l'on connaît sur l'autoroute est le plus problématique et nous fait souvent perdre du temps. Si l'on a un régime de vitesse abaissée, on peut fluidifier le trafic et atteindre quasiment son objectif avec la même accessibilité et le même temps de parcours.

Le dernier élément qui n'est pas des moindres c'est l'évolution du vivre-ensemble et de la qualité de vie, de plus de convivialité. Quand on roule un peu moins vite, on regarde dehors, on regarde les gens, on va chercher le regard. On essaie d'avoir cette cohabitation entre les différents modes de transport que j'ai évoqués. Concernant l'aspect environnemental, en ayant un report sur un axe de transit, on a une consommation et une émission qui est moins forte que si on est en ville avec des accélérations et des décélérations. Il y a aussi possibilité de valoriser les espaces publics et de favoriser la déambulation. Ce sont des éléments connus.

Je vais passer la parole maintenant à Monsieur Kempf qui va vous donner des éléments un petit peu plus spécifiques à Sion et vous expliquer comment nous sommes arrivés à cette proposition.

Kempf Vincent, Chef de service. Une partie importante de ce projet est en corrélation avec notre voirie communale. Le périmètre d'étude s'est concentré, avec nos collègues du Canton et le service des travaux publics et de l'environnement sur ce secteur que vous avez ici cerclé de rouge. Pourquoi ? Parce que c'est le secteur qui concentre le plus d'habitants et d'emplois sur le territoire communal. C'est là effectivement que les mesures les plus probantes peuvent être mises en œuvre. Il faut savoir que l'on est aujourd'hui encore, de par la législation fédérale qui s'impose sur les axes à la fois cantonaux et communaux, dans un régime à 50 km général et on doit démontrer qu'un abaissement de la vitesse est tout à fait proportionné. Pour les différents éléments éligibles, on doit suivre effectivement une procédure très codifiée pour pouvoir ensuite les homologuer. Ces analyses prennent un certain temps. Elles nécessitent d'examiner la situation sous l'angle local de chacun de ces tronçons et ensuite de faire cet examen de conformité pour aboutir à une conclusion qui est soit positive, soit négative.

Je vous ferai grâce de l'entier de la thématique mais vous voyez ici que la procédure est de loin pas une évidence. On aborde déjà la question de **la nécessité de la mesure**. Si l'une des conditions concernant la perception des dangers, la protection des usagers, la fluidité du trafic ou la protection de l'environnement est remplie, on peut poursuivre finalement cette expertise. C'est la question de l'opportunité ensuite qui arrive. Il y a des évaluations diverses qui sont mises en œuvre, notamment par rapport à l'efficacité des différentes mesures que ce soit un abaissement de la vitesse ou d'autres mesures. Et si cette opportunité est démontrée, on passe un examen de proportionnalité. Finalement, on examine quels sont les avantages, quels sont les inconvénients de la réduction de vitesse. S'il y a plus d'inconvénients que d'avantages, on retourne à la case départ. En l'occurrence, l'abaissement de vitesse ne sera pas possible. Si, au contraire, la pesée des intérêts est concluante, on peut la mettre en œuvre, en tout cas on peut aller de l'avant pour poursuivre la procédure. Une préanalyse a été faite par le service cantonal de la mobilité. On est quand même sur une thématique qui est nouvelle. Chaque canton a ses manières d'interpréter les différentes bases légales fédérales et c'est sur la base aussi de cet examen préalable du service cantonal de la mobilité que nous avons progressé.

Au niveau de **la structure du trafic** et notamment de tout ce qui concerne le transit, vous voyez que nos axes en cœur de ville sont encore passablement occupés par du trafic de transit. Les chiffres varient selon les tronçons concernés. On a sur l'avenue de la Gare 15% pour sa partie sud, jusqu'à 30% pour le tronçon entre la rue de Lausanne et l'avenue Ritz. On a jusqu'à 75% de trafic de transit sur la rue du Sanetsch. La rue du Rawyl n'est pas en reste non plus. L'avenue du Petit Chasseur subit effectivement aussi des passages réguliers de véhicules qui n'ont ni pour origine, ni pour destination la Ville de Sion.

Au niveau **des vitesses**, on a aussi examiné quelles étaient les vitesses actuelles effectives. Elles sont effectivement toutes inférieures à 50 km/h. Cela fait partie des paramètres qui entrent en ligne de compte, dans le cadre de l'examen que j'ai mentionné tout à l'heure, mais finalement, on devrait avoir toutes les vitesses à moins de 50 km/h. Dans les faits, malheureusement, on relève parfois que certains tronçons sont parcourus à des vitesses moyennes supérieures à celles qui sont réellement autorisées.

Au niveau de la problématique **des temps de parcours et des reports de trafic**, on peut légitimement se poser la question de report finalement, est-ce que en mettant un panneau 30 km/h on ne va pas avoir un automobiliste qui va trouver un itinéraire de substitution qui va court-circuiter finalement un itinéraire résidentiel et, au final, on va se retrouver avec plus de nuisances, dans des secteurs que l'on souhaitait, au contraire, protéger. A la question des temps de parcours, on peut se dire que plus une vitesse abaissée, plus on va se reporter sur d'autres itinéraires. Ces derniers vont être beaucoup plus

longs,. Cela pose la question de la pollution et autres. On se rend compte finalement que la structure du réseau, les différents aménagements qui ont été menés ces dernières années ont permis de nous offrir un réseau primaire et principal qui est relativement bien dimensionné, qui absorbe des charges de trafic relativement conséquentes et qui permet effectivement d'offrir un report sur le réseau autoroutier, sur les sorties et entrées Sion ouest et Sion est, de manière tout à fait qualitative et attractive. Donc, on peut aujourd'hui confirmer, à travers ces expertises qu'il y a un très faible risque de report de trafic sur les quartiers. Des mesures complémentaires pourront être mises en place, elles sont d'ores et déjà à l'étude. Les reports de trafic vont se faire donc essentiellement sur l'autoroute A9, ce qui est en parfaite phase avec la stratégie du plan directeur communal. L'une des thématiques, qui a pu aussi apparaître en termes d'interrogation ces abaissements de vitesse, est le fait que l'on prêterait l'avancée des bus et de tous les transports publics de manière plus générale. Il faut savoir que depuis plusieurs années, c'est une des thématique sur laquelle nous travaillons avec le Canton. Des plans sont d'ores et déjà homologués pour que l'année prochaine, on prolonge les voies de bus. On aménage certains carrefours et surtout on met en place des systèmes qui seront relativement nouveaux dans notre ville, à savoir une reconnaissance par les transports publics des différents feux de signalisation au carrefour. Ces systèmes permettent une communication entre le feu et le véhicule, ce qui favorise la progression du bus, que ce soit un bus sédunois pour le transport urbain ou que ce soit du transport régional voyageur pour des bus Carpostal, Theytaz, Ballestraz qui parcourent notre cité. Ce système va effectivement permettre de purger rapidement les différents carrefours et de favoriser la progression des bus sans prêter leurs temps de déplacement.

Au niveau du **périmètre retenu** et de la mise en œuvre, un point important qu'il faut mentionner, est qu'il ne s'agit pas seulement de passer un panneau de 50 km/h à 30 km/h. Il faut évidemment qu'à travers les analyses qui ont été faites, on ait démontré que ce simple changement de signalisation va être effectif. Il faut comprendre par là, que la voirie n'ait pas une géométrie qui favorise de toute façon le 50 km/h et qui rende totalement illusoire la mise en place d'un 30 km/h. On doit faire cette démonstration. Voyez ici que une grande partie des axes qui ont été analysés peuvent passer en premier étape, par un simple changement de la signalétique à 30 km/h. Il s'agit de la partie est de l'avenue du Petit Chasseur, la partie centrale étant déjà en régime 30, l'avenue Ritz, la partie est de la rue de Lausanne donc on parle ici de la portion entre le giratoire de la Matze et son intersection avec l'avenue de la Gare, la partie ouest de la rue de Loèche jusqu'au centre du feu, la rue des Mayennets, la rue des Cèdres et la rue des Creusets. Il n'y pas de modification pour les secteurs qui sont déjà en zone piétonne ou en zone de rencontre et qui ont été englobés sur le plan que vous avez sous les yeux. L'objectif est effectivement d'inclure dans ce périmètre l'ensemble des différentes mesures qui seront déjà en vigueur pour finalement créer ce que l'on peut appeler une zone de vitesse apaisée au cœur de notre ville. Il y a un certain nombre de tronçons qui ne font pas partie finalement de cette première étape parce que justement, ils ne sont pas aujourd'hui éligibles, sans réaménagement plus profond, à ce passage à 30 km/h.

Au niveau des **règles de circulation**, il y a plusieurs types de 30 km/h. Il y a les changements que vous connaissez, par exemple, sur l'avenue du Petit Chasseur où on abaisse la vitesse de 50 à 30 km/h, sans aucune modification. Vous avez la zone 30 telle qu'elle est connue notamment dans les secteurs résidentiels. Là, on a une perte de priorité et il n'y a plus aucun passage piétons marqué; l'idée étant que les piétons peuvent traverser partout, sachant qu'ils n'ont toutefois pas la priorité sur les véhicules. On s'est effectivement posé la question des incidences de ce changement de signalisation. Différentes modifications de la législation fédérale nous permettent aujourd'hui d'arriver avec une solution qui évidemment permet d'abaisser la vitesse à 30 km/h, mais qui permet de conserver le régime pour les piétons, les passages pour les piétons et également un point qui n'est pas négligeable, la question des priorités. Modifier toutes les priorités en ville aurait pu avoir des répercussions relativement conséquentes puisque les régimes de priorités ont plusieurs fonctions. Ils permettent effectivement de garantir la progression sur certains axes qui sont jugés prioritaires. Ils évitent aussi d'avoir des parcours, on va dire, non désirés puisqu'en favorisant ou en enlevant des priorités, on peut se retrouver brusquement avec un itinéraire qui va trouver une attractivité qu'il n'avait pas par le passé. Aujourd'hui, le régime de cette zone 30 km/ ne changera pas les priorités qui sont déjà existantes.

Au niveau **des aménagements**, la première phase a comme objectif de ne pas recourir à des aménagements spécifiques. Finalement le seul élément qui va marquer l'aménagement de l'espace

public sont les portes d'entrée. C'est le franchissement de ces différents seuils qui va signifier à l'automobiliste qu'il change de régime et qu'il entre dans un secteur apaisé.

La problématique des secteurs qui ne sont pas éligibles à ce changement immédiat fait l'objet aussi de nos préoccupations. C'est pour cela qu'elle fait partie de l'étape 2. Différents axes tels que notamment la rue du Rawyl, l'extrémité ouest du Petit Chasseur qui vient de se brancher sur le carrefour de l'ouest, la rue de Lausanne ouest qui se branche également sur le carrefour de l'ouest, l'avenue de Tourbillon et l'avenue de France ne sont aujourd'hui pas éligibles de par leur géométrie des voiries.

La Ville, notamment pour la rue du Rawyl, entend tout mettre en œuvre pour que le réaménagement puisse intervenir rapidement. Certains axes sont déjà englobés dans les mesures du projet d'agglomération Agglo Sion et du projet d'agglomération Agglo Valais central qui font l'objet de cofinancement acquis de la part de la Confédération. Les études se poursuivent avec les différents services communaux concernés et les services cantonaux pour le réaménagement de ces différents axes.

Au niveau du **calendrier**, l'objectif est de finaliser l'ensemble des documents et de mettre à l'enquête les axes d'ici le mois de novembre. Vous voyez que l'on est dans un timing relativement court et, avec l'optimisme que nous souhaitons, nous pensons que l'exécution pourra débuter déjà au printemps 2022.

Pour l'étape numéro 2, il faudra s'armer d'un peu plus de patience parce que, effectivement, vous l'avez compris, ce sont des axes nécessitant un projet plus lourd d'aménagement d'espace public. Ce qui va nécessiter des procédures et des recherches de financement à Berne pour ce qui concerne les projets d'agglomération. On est donc sur des mises à l'enquête et une exécution qui sont sur l'année 2023 et suivantes.

L'un des objectifs de notre présentation de ce soir était également de **répondre au postulat concernant le 30 km/h nocturne**. Vous aurez compris que l'on ne pouvait pas venir devant le Conseil général sans avoir une vision globale sur cette question du 30 km/h.

Proposer d'introduire un 30km/h nocturne sur un axe qui était à l'étude pour être éligible à un 30 km/h intégral ne faisait pas vraiment sens. Aujourd'hui, nous sommes en mesure de répondre à la fois à la question du 30 km/h nocturne mais dans une perspective plus globale de développement du 30 km/h. Donc, en réponse à la question du 30 km/h nocturne qui a été demandé par le Conseil général, le Conseil municipal a effectivement analysé les solutions qui étaient possibles. Le postulat avait clairement évoqué l'idée de mettre en place déjà un test pour se rendre compte finalement de l'intérêt de cette mesure. C'est une réponse positive qui est apportée, ce soir au Conseil général. Il s'agit de faire des tests de 30km/h nocturne sur des routes suivantes : la route du Rawyl et la rue des Casernes pour la partie est. Ces deux axes n'ont pas été choisis au hasard puisqu'ils ne sont pas éligibles pour la première étape. L'idée est d'apporter, à brève échéance, une solution ou en tout cas la tester afin de pouvoir l'inscrire durablement.

Vous allez poser peut-être la question : pourquoi ne trouve-t-on pas d'autres axes plus près du cœur de ville et qui sont des axes cantonaux ? Il faut savoir que l'on a aussi interpellé le Canton pour mener ces tests sur le réseau en main de l'État du Valais. Pour le moment, le Canton ne souhaite pas mener ces tests. Il soutient pleinement les démarches de la Ville de Sion. Il les accompagnera et en fonction des résultats de ces tests, il décidera des suites à donner. La route du Rawyl étant récemment passée dans le giron de la Ville de Sion, nous allons faire pleinement usage de cette nouvelle propriété. La rue des casernes est effectivement un secteur qui est aussi sur un axe de transit. L'objectif est aussi de regarder les effets sur les différents transits.

L'idée est de mettre en œuvre, à très brève échéance, ce 30 km/h nocturne. Il faut savoir que c'est une phase de tests pendant laquelle il n'y a pas la problématique des oppositions à gérer puisque, comme on est limitée dans le temps, une législation prévoit que l'on peut effectivement faire une information simplement, passer par une autorisation de la commission cantonale de signalisation routière et ensuite lancer ces études. Je vous remercie pour votre attention.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Vous l'avez compris, il nous paraissait difficile de dissocier la réponse au postulat sur le 30km/h nocturne de la vision d'un 30km/h au cœur de ville. En fait on poursuit ce que l'on a fait avec les zones de rencontre, avec des zones 20 au cœur de ville. C'est un maillage un peu plus étroit. La volonté est de pouvoir apaiser le trafic, de garder l'accessibilité au cœur de ville pour les personnes qui doivent vivre l'expérience de Sion et non pas pour des gens qui font du transit alors que nous avons la chance, contrairement à d'autres villes, d'avoir un axe de transit notamment avec l'A9 et d'améliorer la qualité de vie de nos citoyennes et citoyens. Voilà la réponse que nous voulions apporter au postulat sur le 30km/h nocturne.

Hofmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. L'action annoncée par la Ville de Sion ce matin et la présentation de ce soir sont fort réjouissantes. Cette mesure de limitation de la vitesse à 30 km/h répond à la demande formulée par le Conseil général suite au postulat déposé en 2019 par Monsieur Gachnang et consorts et va même plus loin. La modification de la législation fédérale permet de répondre à l'inquiétude qui a été mentionnée dans le postulat concernant la suppression des passages piétons en zones 30 km/h et c'est vraiment un point très positif. Les riverains de la route du Rawyl attendent probablement avec impatience la mise en place de la phase test du 30 km/h nocturne.

Néanmoins, je me réjouis donc de voir que les idées de bien être avec réduction de bruit etc. font leur chemin et je vous en remercie.

Pellissier Valentin, Conseiller général, PLR. Ma question est plutôt technique pour les courses urgentes des services de secours. Est-ce que la loi sur la circulation routière permettrait une limitation à 50 km/h pour les services de secours afin que les délais d'intervention n'augmentent pas suite au passage de la Ville de Sion en zone 30 ? Sachant que, en feux bleus sirène, la limite est de 49 km/h en zone 30 et de 74 km/h en zone 50.

Kempf Vincent, Chef de service. Effectivement c'est une thématique qui revient de manière récurrente. Vous avez pu voir que les d'autres villes essuient effectivement cette thématique-là.

De par les longueurs du réseau qui seront impactés, on n'est nettement moins dans une problématique d'allongement conséquent du temps. En effet, l'impact d'un abaissement de 50km/h à 30km/h n'est finalement que d'une dizaine de secondes, tout au plus. J'ai examiné avec attention les réponses qui avait été apportées et la corrélation entre des accidents de véhicules d'intervention et l'application de via Sicura. Il y a encore une zone qui est effectivement assez grise sur la question de l'interprétation et sur la proportionnalité de l'intervention. Ce n'est effectivement pas tranché de dire qu'un véhicule qui aurait un accident malencontreusement parce que la vitesse aurait été dépassée à un moment donné, que systématiquement le chauffeur serait impliqué. Il y aurait vraiment une pesée des intérêts et une proportionnalité par rapport à la gravité de l'urgence qui est à traiter. Donc aujourd'hui, par rapport à cette problématique, on considère que finalement, il s'agit d'une question de dizaines de secondes qui sont concernées et puis il faut quand même voir que l'on a tendance quand on parle de corrélation entre les interventions d'urgence et le 30km/h, de faire un focus sur un réseau totalement vide, donc des interventions de nuit. Mais les interventions ont lieu aussi le jour. Et même, je pense que statistiquement, il doit y avoir, à mon avis, plus d'interventions le jour que la nuit. C'est bien pour ces interventions là que l'on va améliorer la progression des véhicules d'urgence puisqu'il y aura moins de trafic de transit. On aura moins cet effet d'accordéon et on va pouvoir donner des priorités aux carrefours. Donc, oui, la nuit, effectivement, on va peut-être péjorer un peu la situation mais il faut voir que le jour, on va l'améliorer grandement.

Vergères Pierre Michel, Conseiller général, UDC. Je trouve que limiter la vitesse à 30 km/h est une bonne chose au centre-ville. Par contre, est-ce que vous avez pensé être aux aménagements parce qu'en fait ce qui rend difficile le respect de cette vitesse, ce sont les aménagements. Autant il est facile de rouler à 20 à la Place du Midi et la rue Chanoine-Berchtold ou à la rue de la Bourgeoisie, autant, il est difficile de rouler à 30 à la rue du Scex. Je pense qu'il n'y a pas besoin de faire des gendarmes couchés comme au Petit-Chasseur, mais je pense que des simples aménagements visuels permettraient aux gens de se rendre compte qu'en fait, ils sont dans une zone où on roule doucement tout simplement.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Vous l'avez compris dans la présentation, c'est aujourd'hui des zones qui sont éligibles à cette modification avec le même respect des passages piétons, des priorités. Par contre, il y a une obligation, c'est que l'on doit clairement marquer la zone d'entrée et la zone de sortie. Aujourd'hui, ce n'est encore pas tout à fait défini si cela sera au sol ou de la signalétique aérienne ? Mais il faudra que l'on indique très clairement que l'on entre dans une zone 30 avec les contraintes qui sont connues. Par contre, pour les rues qui ne sont pas éligibles, par exemple la rue du Rawyl, on voit que c'est une route qui est en pente, qui est large, mais aujourd'hui, on ne peut pas simplement changer le panneau et mettre ces zones d'entrée parce que, naturellement, s'il n'y a pas d'éléments constructifs qui réduisent la vitesse, on n'arrivera pas à la faire respecter. Il y a toujours cette notion de proportionnalité. Il y aura dans chaque entrée de zone des choses très claires. On ne s'amuse pas juste à changer un panneau pour mettre en place ces zones 30.

Meyer François, Conseiller général, PLR. J'aurais juste aimer avoir une précision par rapport aux différences de mise en place pour une zone 30 et pour une limite à 30 km/h. J'aimerais savoir si vous confirmez qu'il s'agira d'une zone 30 et pas seulement une limite à 30 km/h.

Kempf Vincent, Chef de service. Il s'agira effectivement d'une zone 30 parce qu'en fait la zone 30 a plusieurs petites subtilités que l'on n'a pas évoquées ce soir. Le 30 km/h, on va dire ordinaire, c'est juste un abaissement de la vitesse, il faut traverser aux passages piétons. Vous n'avez pas d'autre choix. La zone 30 telle qu'elle est proposée aujourd'hui, qui tient compte effectivement des modifications de la législation fédérale, permet de maintenir les passages pour les piétons, mais elle permet aussi aux piétons de traverser s'il n'y a pas de passages piétons à proximité. Ils peuvent traverser sans devoir faire des détours pour chercher les passages piétons. Donc on garde cette règle de la zone 30 que vous connaissez dans les zones résidentielles.

C'est une sorte de mixte, si j'ose dire même si le terme n'est pas très catholique. Cette zone allie finalement le 30 km/h, sans avoir les désagréments, même si certaines personnes vous diront que ce n'est pas des désagréments mais on voit que cette question d'effacer les passages piétons perturbe quand même et la question du régime des priorités a quand même souvent pour effet de perturber les automobilistes et de créer finalement des effets négatifs qui n'étaient pas rechercher.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. On peut dire, en complément que le piéton pourra traverser au milieu de la zone 30 qui sera clairement indiquée en entrée et en sortie mais ne sera pas pour autant prioritaire. On n'est pas dans une zone de rencontre où là le piéton est prioritaire. C'est vraiment cette notion-là et les signalisations d'entrée et de sortie qui permettent de faire la différence entre une limitation à 30 et une zone 30.

Gianadda Isabelle, Conseillère générale, PDC. Le but de la zone 30 de fluidifier le trafic et autre, c'est super. Mais est-ce que l'on luttera toujours contre les véhicules qui font énormément de bruit : ralentir avant un gendarme couché en montée, accélérer. Le problème va rester avec les motos et les scooters, avec certains véhicules. Et la deuxième chose, c'est que déjà maintenant en zone 30, on se fait dépasser par les vélos électriques, en montée aussi. Que va-t-on faire ? On a déjà un problème sur le Grand-Pont avec les vélos qui descendent à plus de 30 km/h. C'est bien joli mais au bout d'un moment, il y aura deux ou trois choses à régler.

Kempf Vincent, Chef de service. Je ne veux pas me prononcer sur le champ d'action des forces de l'ordre mais effectivement la question des problèmes de bruit ou d'incivilité, ce ne sont pas les mesures du 30 km/h qui vont les régler. Ce sont effectivement des mesures de police, si j'ose dire, qui vont intervenir efficacement. La question était posée ce matin par rapport au problème de rodéos nocturnes et autres. Le 30 km/h ne devrait pas avoir plus de charme que le 50 km/h-sauf si, peut-être, que certaines personnes qui pratiquent ces rodéos sont superstitieux et qu'ils se mettent à respecter de manière plus rigoureuse les législations.

Le 30 km/h reste effectivement une mesure et puis il y a des mesures de police qui sont mises en œuvre. Sur la question des vélos électriques et autres, il y a des comportements qui sont inadaptés. On essaie, autant que faire se peut, pour répondre à la problématique du Grand-Pont d'aménager des itinéraires alternatifs. Là où il y a des conflits importants entre les usagers, qui sont plutôt des conflits

entre les modes doux finalement, il s'agit de donner la préférence à tel ou tel mode et d'offrir finalement des itinéraires alternatifs. Mais le 30 km/h ne résoudra pas tous les problèmes de nuisance malheureusement en Ville de Sion.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Voici un petit complément sur la question des véhicules bruyants. Il y avait un très bon reportage sur la RTS par rapport à ces jeunes qui ont aujourd'hui ces véhicules avec pot d'échappement large. C'est pour eux une question d'existence, d'affirmation de leur être, ils le disaient avec beaucoup de sincérité. La seule réponse qui peut être faite est ce qui a été fait récemment du côté de Châteauneuf, c'est-à-dire des contrôles avec un véhicule qui est amené au service autos et que l'on contrôle immédiatement. Cela va jusqu'à la démolition de certains véhicules.

A mon sens, c'est ce genre de mesures qui doivent être répétées dans des quartiers sensibles, sur des axes sensibles qui va pouvoir permettre de régler ces problèmes-là. Je crois qu'aujourd'hui qu'ils sont parfaitement connus, qu'ils sont parfaitement identifiés, les mesures sont prises à peu près dans toutes les villes. On va continuer cette bonne collaboration avec la police cantonale.

Haefliger Stéphane, Conseiller général, PDC. Tout d'abord bravo au service de l'urbanisme et de la mobilité pour ce projet. Au vu de la mise à l'enquête du projet, est-ce que les zones vont potentiellement bouger et dans quel sens ? Soit une suppression de zones par rapport à des oppositions ou une extension, par exemple au niveau de la rue de Loèche, un peu plus à l'est jusqu'à la cave Gilliard où il y a un passage piéton très très fréquenté par les enfants de la partie sud du quartier de Platta. Est-ce que cette zone peut-être agrandie ?

Kempf Vincent, Chef de service. A propos de la question des remarques ou des oppositions qui seraient formulées, on va examiner chacune d'elles. En fonction de la pertinence des éléments qui seront portés à notre connaissance, on évaluera s'il y a matière, soit à faire des analyses complémentaires, soit à apporter des modifications au niveau du périmètre.

Par rapport à l'extension de la zone; aujourd'hui il n'y aura pas, suite à l'enquête publique, une extension puisque le préalable, ce sont toutes les études et analyses qui ont été menées conjointement avec le service cantonal de la mobilité et le service des travaux publics et de l'environnement qui servent finalement de référence.

Par rapport aux aspects plus ponctuels, vous avez parlé d'un passage piétons. On continue d'étudier, dans tous les secteurs de la ville, des mesures d'amélioration de la sécurité. Tous les points noirs ou problématiques, qui nous sont signalés, font l'objet d'analyse spécifique et ponctuelle et feront l'objet d'une procédure spécifique. On ne ralentit pas d'autres dossiers qui sont en cours et si effectivement, il y a des interventions nécessaires, on les fera en parallèle.

Stalder Thierry, Conseiller général, PLR. Merci pour la présentation. Une question sur les feux des passages piétons, qu'en est-il de ces feux ? Vont-ils être maintenus ou pas ? J'explique ma question : si on est dans une zone 30, nous avons la possibilité de traverser n'importe où. Donc, si je pousse un peu la réflexion, le feu est rouge, je traverse juste à côté sans gêner le trafic, j'ai le droit ou pas ?

Kempf Vincent, Chef de service. On ne change rien. C'est le message que l'on peut dire en termes de priorités et de problématiques de passages piétons.

Quand il y a des passages piétons, on doit prendre les passages piétons. Ce régime ne va pas changer. En fait, quand on est à une distance de 50 mètres, sauf erreur, dans ce cas-là, la possibilité de traverser s'applique. Il faut bien voir que lorsque vous avez un passage piéton avec à fortiori un feu de signalisation, vous êtes tenus de traverser là où le feu est en place et où le passage est marqué. Il n'y aura pas de changement. Malheureusement, vous devrez toujours attendre d'avoir la priorité pour traverser.

Andrey-Berclaz Marlyne, Conseillère générale, PS. Un grand merci, à nouveau, au service qui fait cette présentation et au Conseil municipal pour toute la réflexion et aussi pour les ajustements possibles que l'on sent pour ce projet en devenir et aussi pour les tests. J'ai une question par rapport aux 30 km/h. La nuit, c'est en test sur deux tronçons. La nuit, il y a peu de monde mais il y a tout à coup des folies qui se passent avec certains moteurs. Les expériences qui ont été faites, soit à Genève, soit à Lausanne, montrent que, sans radar fixe ou pédagogique, sans présence musclée de la police dans un premier temps, il est très difficile de faire respecter ce 30 km/h. Il y a une éducation à penser, à soutenir. Quelles sont les possibilités sur ces deux tronçons de test ?

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Les radars fixes ne sont pas possibles car il y a une volonté du Canton de ne pas avoir de radar fixe sur le territoire cantonal. Donc vous ne trouvez aucun radar fixe en Valais. On pourrait l'imaginer, c'est du reste une mesure que la ville avait souhaité ou discuté avec le Canton notamment par rapport à la rue du Rawyl. On est convaincu que le radar fixe pourrait être une réponse mais aujourd'hui on n'a pas de soutien politique. Il nous reste effectivement le radar pédagogique. Je pense surtout, que passé la phase d'information et de présentation de cette période de test, il faudra avoir directement, bien sûr l'intervention de la PRVC. Je pense donc que les deux mesures pourront être liées dans cette période de test.

Guex-Crosier Johanne, Conseillère générale, PS. Tout d'abord, j'aimerais vous remercier pour cette présentation au-delà du fait, je rejoins mon collègue Monsieur Mabillard, d'avoir eu l'impression de s'être fait voler un petit peu l'information ou la primeur de l'information ce soir. Je salue vraiment cette initiative qui répond partiellement aussi à la question écrite que j'ai posée ce soir et qui va dans le sens d'un mieux vivre en centre-ville assez élargi quand même quand on voit le périmètre. J'ai une question toute bête où il faut peut-être que je repasse le code de la route, je ne sais pas,. Cela veut dire qu'il y aura toujours la priorité de droite, mais qu'en est-il sur l'avenue de la Gare par exemple ?

Kempf Vincent, Chef de service. Pas de changement de priorité donc on ne modifie pas les priorités existantes.

VIII- Réponse motion pour soumettre au Conseil général la convention liant la commune de Sion à l'Association Sédunoise des Lieux d'Accueil de l'Enfance (ASLAE)

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Je n'ai plus de questions. Je vous remercie pour cette présentation et nous allons passer au point 8 : réponse à la motion pour soumettre au Conseil général la convention liant la commune de Sion et l'association sédunoise des lieux d'accueil de l'enfance, l'ASLAE. Cette motion a été acceptée en plénum du 14 décembre 2020 par 36 oui, 15 non et 3 abstentions. Monsieur le Président de la Municipalité, je vous laisse la parole.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Tout d'abord je vais vous faire petit historique. Je suis désolé mais cette réponse sera un petit peu plus longue que prévue mais je pense qu'elle est assez importante. Donc, le 23 octobre 2014, le Conseil municipal a constitué un groupe de travail dont le but était d'analyser, de faire des propositions ayant pour objectif une uniformisation des pratiques dans le domaine de la petite enfance en se basant sur le nouveau modèle communal. Un groupe de travail s'est ainsi constitué afin de répondre à cette demande, celui-ci était composé des principaux acteurs concernés : Monsieur Hugo Héritier qui était le prédécesseur de Monsieur Roduit, Monsieur Patrick Dondainaz, Monsieur Diego Tarago le coordinateur, Monsieur Roduit, qui était à l'époque responsable RH et Maître Béatrice Pilloud qui était présidente de la pouponnière et avait rejoint ce groupe en mars 2015. Lors des différentes séances, le groupe de travail avait pu se forger une opinion favorable pour une harmonisation à moyen terme de l'ensemble des structures d'accueil, et excluait dès lors, le scénario du statu quo. De son avis, la municipalisation de l'ensemble des structures d'accueil ne constituait également pas la solution appropriée pour atteindre cet objectif. En revanche, un rattachement unifié envers l'ASLAE et ses dispositions réglementaires, semblait propice à optimiser le fonctionnement des différentes organisations. Ces avis étaient globalement partagés par les différents partenaires entendus dans le cadre du travail réalisé. Les spécificités historiques des trois statuts

existants, les associations indépendantes, l'ASLAE et la commune de Sion, supposaient toutefois, des approches distinctes. Une harmonisation complète requerrait en effet plusieurs niveaux d'action pour les structures municipales et les deux structures privées autonomes. Les structures d'ores et déjà sous l'égide de l'ASLAE seraient quant à elle impactées par la révision des statuts de l'association faïtière mais dans une moindre mesure. Le groupe de travail recommandait un délai au 1er janvier 2017 au plus tard pour la mise en œuvre des propositions, ce qui supposait de prendre en compte les planifications budgétaires à venir. A cet égard il formulait les propositions suivantes : la Ville de Sion par son Conseil municipal met à jour sa convention à l'attention de l'ASLAE. Il exprime, au travers de celui-ci sa vision en matière de structures d'accueil sur le territoire sédunois. L'ASLAE procède à une révision de ses statuts au travers d'un groupe de travail constitué sous l'impulsion de la Ville de Sion. La réflexion est menée sur le subventionnement des structures d'accueil liées à un contrat de prestations entre l'ASLAE et celles-ci. Vous verrez, il y a un petit schéma. Vous le découvrirez dans le PV qui explique justement ces différentes étapes. En parallèle, les dispositions ont été prises afin que, une fois les statuts de l'ASLAE mis à jour, les deux structures municipales puissent rejoindre l'ASLAE qui serait alors leur nouvel employeur. De plus, les deux structures indépendantes, pouponnière et pirouette, envisageraient progressivement leur dissolution avec, à terme, une reprise de leur exploitation par l'ASLAE. Le groupe de travail était d'avis de séquencer les uniformisations, ceci permettant à chaque projet de se réaliser dans le respect de ces procédures distinctes.

Le groupe de travail considérait que les implications pour les différentes structures étaient significatives. Elle supposait que la stratégie de la Ville à l'égard de l'ASLAE puisse être formalisée au travers du mandat confié d'une mise à jour statutaire, pourraient alors en découler les actions et démarches administratives visant à harmoniser les structures. Le 24 mars 2016 le Conseil municipal a validé les différentes recommandations du groupe de travail et invitait ce dernier à les mettre en œuvre.

Donc, aujourd'hui, l'ASLAE gère ainsi le mandat de l'accueil de la petite enfance sur le territoire de la commune de Sion. La première convention a été signée en 1996. Elle a été reconduite en 2016 en intégrant toutes les structures subventionnées. J'ai refait le petit historique du groupe de travail à l'instant. Le Conseil général avait bénéficié le 10 mai 2016 d'une information exhaustive sur la politique de la petite enfance, notamment en lien avec la Commune, des informations sur la gouvernance de l'ASLAE et l'ensemble des démarches effectuées en faveur d'une harmonisation avec un plan d'action qui était détaillé.

Je vous rappelle peut-être qu'une motion a pour objet l'élaboration d'un règlement ou la modification d'un règlement en vigueur. Je ne vais pas vous citer tous les articles mais vous le verrez dans la réponse du Conseil municipal. Or, la motion demande que la convention liant la Ville de Sion à l'ASLAE soit soumise au Conseil général pour discussion et vote. Il y a une espèce de contradiction entre la conclusion de la motion adoptée par le Conseil général, le 14 décembre 2020 et la définition légale de la motion.

L'article 108 de la loi sur les communes autorise les communes à collaborer avec d'autres communes, avec les associations de communes ou avec des tiers pour assumer leurs tâches. Le second alinéa de cet article décrit les formes de cette collaboration, à savoir une convention passée avec une autre commune avec une association de communes de droit public ou de droit privé ou avec des tiers. L'adhésion à une association existante de droit public ou de droit privé, voire encore la constitution d'une association de droit privé ou de droit public ou d'une société mixte.

La loi sur les communes fait donc la distinction entre les collaborations fondées sur le droit public et les collaborations basées sur le droit privé. L'ASLAE étant une association de droit privé, ce sont donc les deux derniers articles qui s'appliquent, que ce soit l'adhésion à une convention ou l'adhésion à une personne morale de droit privé, la décision communale doit être approuvée par l'assemblée primaire, ici le Conseil général dans la mesure des compétences fixées à l'article 17 de la présente loi. L'article 114 alinéa 2 de la loi sur les communes prévoit que le contrat liant la commune et un tiers est de la compétence du Conseil municipal et qu'il doit être approuvé par l'assemblée primaire dans la mesure des compétences toujours fixées à cet article 17 de la loi sur les communes.

L'article 32 alinéa 1 de la loi cantonale en faveur de la jeunesse définit le rôle des communes. Il consiste à prendre les mesures utiles afin que l'offre privée ou publique réponde aux besoins de places d'accueil extra-familiales pour les enfants de la naissance jusqu'à la fin de la scolarité primaire. Selon l'article 13 de l'ordonnance sur les différentes structures en faveur de la jeunesse, les prestations éducatives peuvent être déléguées à un organisme privé sous la forme d'une association constituée selon les articles 60 et suivants du code civil suisse. L'autorisation d'exercer en privé est donnée par le département. Dans le cas présent, bien que la délégation soit prévue par la loi, que celle-ci cadre de façon assez détaillée les conditions dans laquelle une structure privée peut accueillir des enfants, le Conseil municipal a néanmoins décidé de soumettre la convention la liant à l'ASLAE au Conseil général.

C'est la réponse à votre motion. Il y a une grande introduction mais il y a une réponse assez pragmatique et compte tenu de la nature de l'objet, j'ai essayé de faire un rapide historique. Il semble important au Conseil municipal qu'une présentation détaillée de l'ASLAE, de son fonctionnement, de son organisation puisse vous être effectuée. C'est une belle association qui a aujourd'hui une structure, des membres, qui a près de 250 collaborateurs. Cette présentation pourrait être faite, soit à une des commissions, une ou plusieurs commissions du Conseil général, soit en plénum, on en discutera avec Madame la Présidente et le bureau. A cette occasion, la convention sera donc soumise au Conseil général en application de l'article 114 alinéa 2 de la loi sur les communes. La date de présentation sera arrêtée d'entente avec le bureau du Conseil général. Je vous remercie pour votre attention.

Boand Vincent, Conseiller général, UDC. Je serai très bref. Je remercie Monsieur le Président et Monsieur Ducrey pour cet avis de droit qui répond aux questions de compétence, un petit peu de séparation des pouvoirs finalement et qui éclairera d'autres problématiques du même genre. C'est un peu plus large que juste la motion que l'on a déposée. L'historique et l'avis de droit étaient les bienvenus. Donc, nous constatons que la volonté des motionnaires et finalement du Conseil général est réalisée puisqu'il y aura vote sur cette convention. Nous sommes donc pleinement satisfaits. Merci encore.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous allons passer au point 9 : réponse interpellation du groupe des Verts sur le développement futur de l'aéroport sédunois. J'invite Monsieur Jean-Paul Mabillard à développer son interpellation.

IX- Interpellation du groupe des Verts sur le développement futur de l'aéroport sédunois

Mabillard Jean Paul, Conseiller général, Les Verts. Je ne vais pas faire exactement une interpellation mais je vais faire un rappel que j'espère suffisamment bref. L'interpellation des Verts fait suite à diverses interventions de nos autorités dans la presse, décrivant le type de développement préconisé pour l'aéroport, multiplication des vols de jets privés, de lignes et de charters.

Malgré le sixième rapport alarmant du GIEC, nos édiles, alors même qu'ils vont perdre le contrôle de l'aéroport, font le forcing pour développer un trafic aérien générateur de CO₂, principal gaz contributeur au réchauffement climatique. Les prévisions à ce niveau, contenues dans le rapport Quantis, sont éloquentes à plus d'un titre. Il n'est sans doute pas inutile de rappeler ici que notre cité est une, si ce n'est la ville de Suisse la plus menacée par le réchauffement climatique. Le type de développement préconisé par nos autorités pour l'aéroport, si l'État du Valais le fait sien à l'avenir, aura des conséquences directes sur la population sédunoise. Au-delà du réchauffement auquel elle contribue largement, la production de CO₂ menace directement la santé de notre population. La santé et le réchauffement sont à l'origine des questions contenues dans l'interpellation. J'en rappellerai une ici : quelles mesures concrètes envisagent nos autorités pour diminuer la production de CO₂ générée par l'aéroport et protéger ainsi l'environnement et l'ensemble de sa population ?

Le groupe des Verts attend des réponses concrètes à cette interrogation. C'est le dernier moment pour nos autorités de prendre en compte le réchauffement climatique et les problèmes de santé liés au trafic aérien. Une fois l'aéroport aux mains de la nouvelle gouvernance, il sera beaucoup plus difficile de négocier des mesures chargées d'atténuer les effets de pollution environnementale qui menacent notre population. C'est précisément cette difficulté qui justifie la troisième question contenue dans

l'interpellation. Quelles garanties nos autorités pensent-elles exiger du Conseil d'État au niveau de la protection de l'environnement avant même le passage à la nouvelle gouvernance ? L'ensemble des réponses qui vont nous être apportées vont nous permettre de savoir, premièrement, à quel point nos autorités sont sensibles à l'urgence climatique décrétée par le GIEC, deuxièmement, quelles sont les mesures qu'elles sont prêtes à prendre pour éviter un surcroît d'émissions de gaz à effet de serre sur le territoire communal. Merci de votre attention.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Je vais répondre au nom de la Municipalité et au nom de mon collègue Christian Bitschnau qui avait préparé cette réponse. En préambule, le Conseil municipal souhaite rappeler que la Ville de Sion est au bénéfice d'une concession d'exploitation pour l'aéroport civil depuis près de 60 ans.

La tâche d'un concessionnaire consiste, sous contrôle des autorités fédérales compétentes, à mettre à disposition des usagers suisses et étrangers une infrastructure aéroportuaire, selon des modalités définies par un cadre légal strict ainsi qu'un règlement d'exploitation. L'aéroport civil doit être ouvert tous les jours de l'année, sauf raison majeure, des travaux, des circonstances particulières. La marge de manœuvre d'un exploitant est quasi-nulle par rapport à cette obligation légale. Pour mémoire, notre aéroport repose sur quatre piliers : l'activité historique que sont les hélicoptères de sauvetage, les transports et l'aviation sportive, le segment des avions d'affaires, les vols de lignes et charters et tout ce qui concerne les parties technologiques aéronautiques propres, par exemple le projet H55. L'activité historique est incontournable pour un aéroport régional, le sauvetage par hélicoptère restera pour longtemps encore un moyen indispensable à nos régions de montagne. Le segment des avions d'affaires est actuellement le plus développé, la baisse de l'offre proposée par les compagnies aériennes de lignes en raison de la pandémie, notamment du Covid-19, a suscité un intérêt grandissant pour les vols d'affaires. Nous nous y attendions et le proche avenir nous dira si cette tendance se poursuivra en 2022 et 2023 lorsque les offres des vols de lignes redeviendront au niveau de 2019. Les vols de lignes et charters restent un objectif prioritaire pour l'aéroport. Ils permettront de faire tourner les 300'000 lits touristiques à disposition dans notre canton. Nous espérons un redémarrage en 2022. La clé pour le succès de cette activité est une étroite collaboration avec les secteurs touristiques en espérant que la situation sanitaire permette un retour à la normale. Quant au 4ème segment, à l'instar de H55, il constitue une diversification bienvenue des activités potentiellement génératrices d'emplois à haute valeur ajoutée et permet de valoriser ainsi les investissements importants consentis par la Ville et le Canton dans la formation et l'innovation. Un aéroport régional constitue une plateforme idéale pour permettre aux start-ups hightech de l'aéronautique de se développer. Faire de Sion un incubateur de nouvelles technologies aéronautiques de type Aéro Arc en collaboration avec l'EPFL doit figurer sur la road map de la Ville de Sion.

D'un point de vue économique, le segment des avions d'affaires est de loin le plus rémunérateur. Nous sommes à même de traiter avec nos deux agents d'assistance, Alpine Jet Service et Signature Flight Support les vols d'affaires que nous recevons. Chaque avion qui atterrit chez nous apporte un revenu supplémentaire bienvenu, sans nécessiter des ressources extérieures. C'est l'expansion de ce segment qui a permis de réduire le déficit de l'aéroport ces dernières années et qui a limité les conséquences de la pandémie en comparaison aux autres aéroports de Suisse.

Les avions de lignes et charters génèrent, pour leur part, l'engagement temporaire de nombreux auxiliaires : personnel de sécurité, bagagistes, pompiers. A titre d'exemple, l'accueil des avions d'Helvetic Airways de 110 places qui ont relié plusieurs hivers de suite Sion aux aéroports londoniens, pour le compte de Swiss airlines, nous oblige à engager du personnel supplémentaire en raison des standards très élevés qu'impose le statut de vol de ligne. Ces contraintes diminuent la rentabilité de l'activité ligne et charter. Nous redoublons, malgré tout, nos efforts dans ce segment afin de remplir notre tâche d'aéroport au service de tout un canton.

Une incertitude pour le futur a été levée le 29 septembre dernier. Les Chambres fédérales ont accepté la motion du conseiller aux états Benedikt Würth qui donne une base légale au soutien financier de la Confédération pour le financement du contrôle aérien dans les aéroports régionaux. Pour rappel, cette subvention est entièrement financée par le prélèvement d'un impôt sur les carburants aéronautiques.

Pour l'aéroport de Sion, c'est une somme de 3 millions qui se trouve garantie alors qu'auparavant ce subventionnement se négociait pour des périodes de 3 ans en 3 ans.

Le futur de l'aéroport se jouera l'hiver prochain au Grand Conseil. Comme vous le savez, le Canton devrait prendre la main à fin 2022 ou début 2023, au travers d'une section à créer avec pour but ultime d'aboutir à un partenariat privé-public ou public-privé à moyen terme. C'est ce que propose la nouvelle loi cantonale sur les transports. Venons-en à vos questions. : Perte d'influence de la Ville en cas de cantonalisation de l'aéroport. Ce sera vraisemblablement le cas. Le Conseil municipal en est conscient. Si elle est acceptée, la loi sur les transports prévoit que le Canton assumera 70% des charges de fonctionnement et d'investissements. Il tombe sous le sens que celui qui paie commande. La Ville souhaite, cependant garder la maîtrise du foncier en concédant des droits de superficie. Par ailleurs, la fiche PSIA (plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique) et le règlement d'exploitation qui en découlera, seront tous deux mis à l'enquête publique. Enfin, quand la société d'exploitation prendra forme, la Ville aura la possibilité de prendre une participation au sein de cette société.

Le Conseil municipal a également noté vos interrogations liées à l'impact environnemental de l'aviation dans notre canton. L'aéroport de Sion est une infrastructure de transport comme une route. L'exploitant ne peut pas imposer le type d'aéronefs qui le pratiquent. Il faut rappeler que l'aéronautique est de compétence fédérale. Le Canton et encore moins une Ville n'ont de compétences en la matière, tout au plus, pouvons-nous relayer vos interrogations à nos élus fédéraux.

Le progrès technologique apportera beaucoup de réponses à vos interrogations. Si l'électrification de la mobilité terrestre avance à une allure fulgurante, les modes de propulsion alternatifs pour les avions nécessiteront un peu plus de temps. Il ne faut, en effet, pas perdre de vue la sécurité des navigants et des passagers. Toutefois, l'avion électrique pour de courtes distances, jusqu'à 1000 km pourrait voir le jour ces prochaines années. Les premiers contrats ont été conclus, notamment aux États-Unis. En Europe l'avionneur Airbus Industrie vient de lancer un ambitieux programme d'avions respectueux de l'environnement impliquant la propulsion électrique, voire à l'hydrogène. Le groupe Lufthansa, principal transporteur européen, s'est proposé comme compagnie de lancement pour ces nouveaux appareils. Plus proche de nous, la production de kérosène synthétique a débuté dans nombre de pays. Signature Flight Support, un des opérateurs de la plateforme aéroportuaire, une des principales sociétés de handling au monde et présente à Sion, en propose déjà à ses clients qui volent en aviation d'affaires aux États-Unis et au Royaume-Uni. La Suisse suivra prochainement. Une start-up basée à Zurich, a démarré la production de ce carburant décarboné toujours avec le soutien des grandes compagnies aériennes dont le groupe Lufthansa.

De nombreuses pistes existent et seront rapidement exploitées par un secteur aérien mondial qui a pris conscience de l'importance de réduire fortement ses émissions de gaz à effet de serre le plus rapidement possible. L'avenir de cette industrie en dépend. Voilà, Monsieur le Conseiller général la réponse apportée à votre interpellation par le Conseil municipal.

Mabillard Jean Paul, Conseiller général, Les Verts. Merci Monsieur le Président pour votre réponse à cette interpellation.

Si les Verts peuvent comprendre le souci des autorités à défendre la survie d'un aéroport ou d'un aérodrome, ils ne partagent pas pour autant l'objectif que vous mettez le plus en valeur dans votre préambule, le soutien inconditionnel accordé au développement des vols de jets, aux vols de lignes ou de charters.

D'un point de vue environnemental, cette option n'est de loin pas idéale. Elle ne permettra pas à notre région de respecter les accords de Paris. Il faudra bien un moment ou à un autre que notre Ville prenne ses responsabilités en participant de manière significative aux efforts demandés pour atteindre la neutralité carbone. Le développement des types de vol précités constituerait un frein à la lutte contre le réchauffement climatique.

En affirmant, à travers votre réponse à la première question de l'interpellation que celui qui paie commande, vous reconnaissez que la Ville va perdre quasiment toute influence sur le développement proche de l'aéroport, certes, vous évoquez une participation dans la future société d'exploitation. Cette option va-t-elle permettre à notre cité d'intervenir si le trafic aérien génère une pollution environnementale ou sonore trop importante, on peut logiquement en douter. Je vous renvoie au rapport Quantis qui met bien en évidence les risques encourus au niveau de la production de gaz à effet de serre si la future gouvernance opte pour une augmentation du trafic aérien dans notre région. Pour résoudre l'impact environnemental de cette infrastructure, vous nous proposez de relayer nos interrogations à nos élus fédéraux dont acte. Quand pensez-vous le faire ? Les conseillers généraux seront-ils présents pour relier nos inquiétudes à ce niveau ? Ou tout au moins, seront-ils informés sur la teneur des discussions ? Pour quelle raison ne pas faire de même avec le Conseil d'État qui va prendre la haute-main sur l'aéroport ?

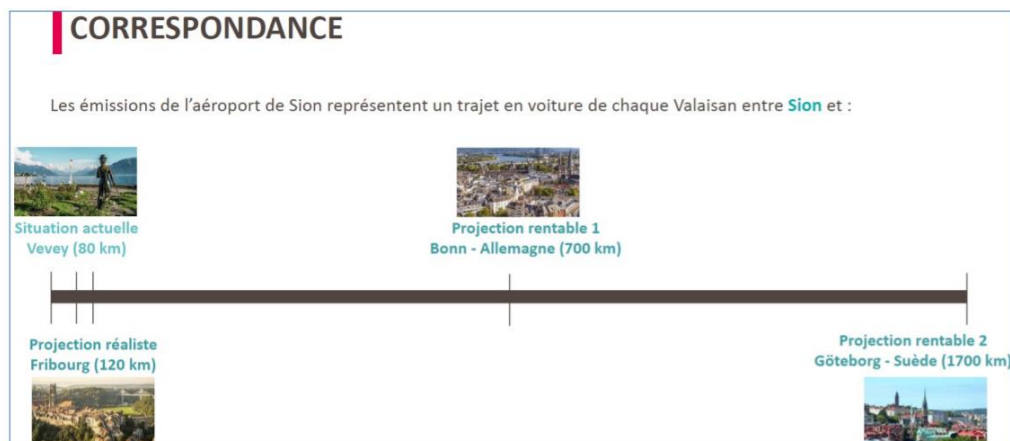
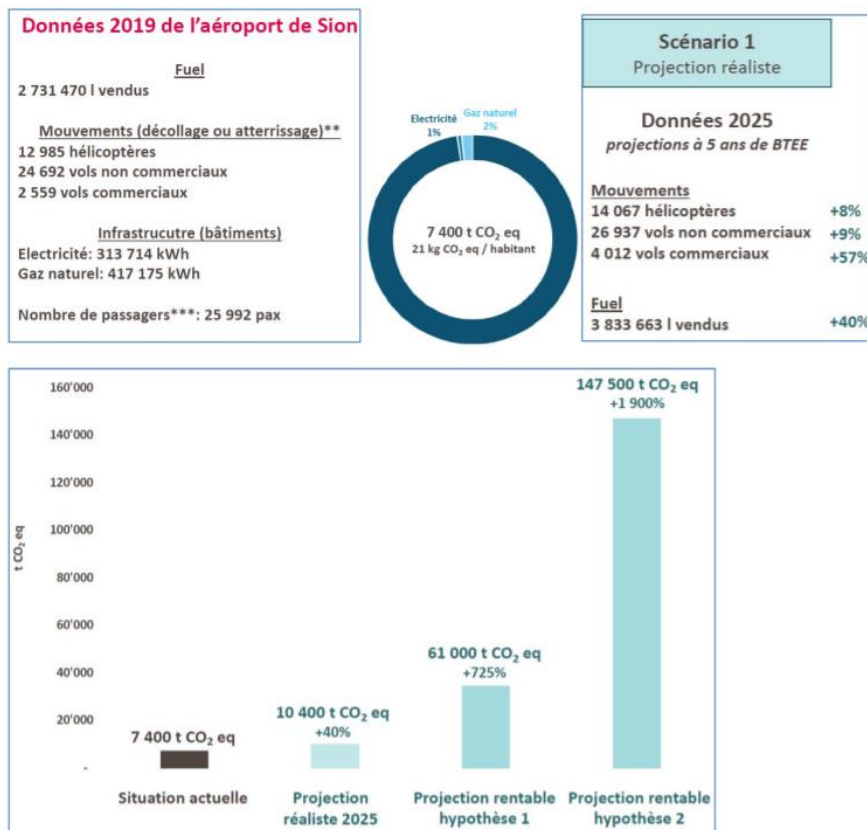
Vous estimez que prochainement, l'électrification des moteurs d'avion va résoudre le problème des émissions de gaz à effet de serre. Selon la plupart des experts et pas n'importe lesquels, en particulier, Mark Cousin, directeur d'Acubed, entreprise publique dans le secteur de l'aviation et de l'aérospatiale, la division innovation d'Airbus, ceci ne semble pas le cas. En effet, ce dernier déclare : on parle vraiment du futur même pas du moyen terme, même si la Norvège s'est donné l'an dernier comme objectif d'avoir des avions de lignes électriques pour ses vols internes d'ici 2030. Je ne vois pas comment on y arrivera avant 30 ans.

Quant au carburant synthétique, sa production reste coûteuse et sa généralisation ne sera possible qu'à l'orée des années 2050. Ajoutant à cela que les lois de la physique dont nul progrès technologique ne permettra de s'abstraire font que les vols resteront toujours le moyen de transport le plus énergivore. De surcroît, actuellement, nous ne sommes pas en mesure de produire le surplus d'électricité nécessaire sans recourir à des usines thermiques, source de pollution atmosphérique. Quant à l'hydrogène, sa production repose essentiellement sur le reformage du gaz naturel par de la vapeur d'eau surchauffée, en résumé, une aberration énergétique. Dans votre réponse, on ne trouve aucune trace d'une des questions posée par notre interpellation. Quand nos autorités se décideront-elles à faire évaluer le niveau de pollution d'air généré par l'ensemble du trafic aérien en lien avec l'aéroport, mais peut-être nous renvoyez-vous au rapport Quantis que je viens de citer ?

Concernant l'aéroport, d'autres questions reviendront dans le courant d'un prochain plénum. Quelle part et quel pourcentage de risque la commune-est-elle prête à prendre dans la future société d'exploitation ? Que va-t-il se passer maintenant que l'association des communes menace de ne pas s'investir financièrement dans le futur aéroport ? Est-il exact que le Conseil d'État va retirer l'aéroport de la nouvelle loi sur les transports publics ? Répondre ce soir encore à l'une ou l'autre de ces questions, serait apprécié par le groupe des Verts.

Je terminerai en vous présentant deux tableaux. pour illustrer la production de gaz à effet de serre. Vous avez dans le premier tableau en haut à gauche, la production de gaz à effet de serre actuellement en Ville de Sion. Dans ce tableau, vous retrouvez le nombre de vols, mouvements décollage et atterrissage des hélicoptères, des vols non commerciaux et des vols commerciaux et le nombre de vols de passagers. Dans le grand rectangle en dessous, vous voyez en noir, c'est la situation de 2019. La production de gaz à effet de serre correspond à 7'400 tonnes. Si maintenant on prend le scénario 1 qui serait, selon le rapport Quantis, une projection réaliste, on considérerait à ce moment-là que les vols d'hélicoptères augmenteraient de 8%, les vols non commerciaux de 9% et les vols commerciaux quand même de 57%, ce qui n'est pas négligeable. Vous avez dans le tableau dans le rectangle en dessous, les conséquences. On verrait l'augmentation des productions de gaz à effet de serre de +40%. Il y a deux autres scénarios : un scénario qui s'appelle le scénario rentable où on développerait surtout les vols commerciaux. Pour atteindre la rentabilité, il faudrait augmenter de 20 fois les vols commerciaux actuels. A ce moment-là, les gaz à effet de serre augmenteraient de 725% et enfin la solution rentable ou qui permettrait peut-être de faire des bénéfices où tous les types de vol seraient augmentés de 20 fois. A ce moment-là, on arriverait à une production d'effet de serre de 147'500 tonnes c'est-à-dire +1900%. Le deuxième tableau est peut-être plus explicite. Vous avez la situation actuelle. Imaginez que les 300'000 et quelques habitants du Valais soient en possession d'un permis de conduire, à ce moment-là, la production de gaz à effet de serre correspondrait à la distance en voiture Sion-Vevey

accomplie par les 300'000 personnes en question sur une année. Dans le cadre de la projection réaliste, on se retrouve dans la même situation mais les 300'000 voitures effectueraient en une année, le déplacement Sion-Fribourg et arriveraient à la même production de gaz à effet de serre que celle générée par l'aéroport. Enfin avec la production rentable, on voit que l'on atteint des distances incroyables. Cela correspondrait à la distance Sion-Bonn, en Allemagne, 700 km. Et enfin, si on prend la position de rentabilité, cela correspondrait à 300'000 voitures qui feraient en une année le trajet Sion-Göteborg, soit Aube 1'700 km aller-retour. Les Verts proposent que le Conseil communal, dans le cadre des négociations actuelles et futures avec le Conseil d'Etat, s'efforce de chercher une ou des solutions pour atténuer les émissions de gaz à effet de serre, générées aujourd'hui déjà par l'aéroport de notre ville. Merci pour votre attention.



Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. J'ai pris note de ces éléments, je découvre aussi ces tableaux avec vous ce soir. Je crois que l'objectif du développement de l'aéroport, vous l'avez bien compris repose sur ces différents piliers et je pense que nous avons vraiment un rôle à jouer, notamment sur le dernier qui concerne cette innovation technologique. H55 est en train de grandir à lever des fonds et travaille de manière très forte sur l'électrification de l'aéronautique. J'ai même lu dans la presse aujourd'hui que l'on parlait des futurs avions de chasse de la Confédération qui pourraient peut-être voler aussi avec des biocarburants qui sont testés. Donc on voit que ces possibilités existent, mais j'ai pris note de votre demande d'intégrer cet élément dans la négociation et la discussion avec les autorités cantonales. En ce qui concerne la loi sur les transports, à ma connaissance, il n'y a pas de décisions qui ont été prises, il y a une consultation qui a été faite et aujourd'hui, les résultats de la consultation sont en main du service de la mobilité. Il n'y a pas de décision, à ma connaissance, du Conseil d'État qui a été prise. Par contre, effectivement, ce qui est correct, c'est que la fédération des communes valaisannes, dans sa prise de position, a dit : l'aéroport, soit il est cantonal, et à ce moment-là, c'est le Canton qui doit en prendre la totalité des frais. Il n'y a pas de participation sur le principe de la loi sur les routes, où le 70% est financé par le Canton et le 30% par les communes. Soit c'est une infrastructure qui a une autre affectation et un autre financement. Donc, je trouve que la position de la fédération des communes est assez cohérente. La lecture politique qui devrait être faite est de se dire que l'aéroport est considéré comme une infrastructure au même titre que les routes et doit élarger au même type de financement. Mais cela est une décision qui, à ma connaissance, n'est pas encore prise. Voilà ce que je pouvais vous dire ce soir en réaction à vos questions.

de Lavallaz Valérie, Conseillère générale, PDC. Nul doute que la présence d'un aéroport est un outil stratégique pour le développement économique et touristique d'une région. Je ne m'attarderai néanmoins pas sur les enjeux liés à la cantonalisation, la pérennisation de l'aéroport, enjeux qui seront largement débattus au sein du Grand Conseil lors des discussions sur la nouvelle loi cantonale sur les transports publics. Le groupe PDC partage évidemment les inquiétudes sanitaires face à une exposition chronique de la population aux polluants atmosphériques. Nous notons cependant que selon les derniers rapports publics du service environnement, la qualité de l'air en Valais continue globalement de s'améliorer. En effet, la mise en œuvre du plan cantonal de lutte contre la pollution atmosphérique adopté en 2009 atteint ses objectifs. Hormis des dépassements périodiques des niveaux d'ozone, une baisse remarquable des niveaux de particules fines et du dioxyde d'azote est à relever. Ce gaz produit par la combustion de combustibles fossiles impacte durement les agglomérations valaisannes, la Ville de Sion en particulier. Nous profitons ainsi pour saluer à nouveau l'annonce conjointe de la Ville de Sion et du service de la mobilité concernant l'abaissement de la limitation de vitesse à 30 km/h dans le centre de la capitale. Cette mesure contribuera aussi à réduire les émissions de polluants, à diminuer les nuisances sonores.

Il est intéressant de relever les résultats annoncés par l'OFEV pour la station de mesure Nabel, à Sion A9 qui est située entre l'aéroport et l'autoroute. Pour la seconde fois en 2020, cette station respectait enfin la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote alors que le trafic aérien à proximité affichait une activité similaire aux années précédentes. Le trafic routier a, quant à lui, été grandement impacté par les mesures sanitaires liées à la pandémie, ce qui a largement contribué à ce résultat positif. Donc, bien sûr, loin de nous l'idée de minimiser l'impact environnemental du trafic aérien, en particulier sur les émissions de dioxyde d'azote, mais en toute objectivité, il est difficilement imaginable de globalement se passer de l'aviation. La pression pour développer une aviation propre et durable est néanmoins en forte augmentation. D'ailleurs, Le Nouvelliste titrait la semaine passée, je cite «les compagnies aériennes lancent le pari de la neutralité carbone en 2050» En effet, l'association internationale du transport aérien revoie à la hausse, ses engagements environnementaux et s'aligne ainsi sur les objectifs de l'accord de Paris sur le climat et ceux de l'Union Européenne. Un objectif, certes louable, mais qui constitue un défi technologique énorme. D'une part l'utilisation de carburant alternatif et durable, tel que mentionné dans la réponse de Monsieur Bitschnau, pose le problème de la capacité de production. D'autre part, les avancées technologiques, en particulier les nouveaux avions électriques ou à l'hydrogène sont encourageantes mais pas encore satisfaisantes. Du coup, je rejoins le commentaire de Monsieur le Président Varone. La Ville de Sion peut faire partie intégrante de ce tournant technologique. L'aéroport de Sion contribue aujourd'hui déjà à créer un pôle de compétences en aéronautique et favorise des synergies en regroupant des entreprises spécialisées dans les technologies propres et des institutions publiques, telles que la HES-SO ou Energypolis. Tous ces acteurs génèrent ainsi une plate-forme de développement pour de nouvelles technologies plus

respectueuses de l'environnement. Osons-nous projeter plutôt que de nous priver afin que la Ville de Sion puisse proposer une alternative neutre en carbone pour l'avenir. Merci de votre attention.

X- Information sur la PRVC

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous allons passer au point 10 : information sur la PRVC par Monsieur le Conseiller Stéphane Haeffliger. Monsieur le Conseiller, vous avez la parole.

Haeffliger Stéphane, Conseiller général, PDC. Le 14 juillet 2021 s'est tenue l'assemblée des délégués de la police régionale des villes du centre à la salle des Solives, à Sion. Avant toute chose, chers collègues, je souhaite rendre hommage à deux agents de la PRVC qui nous ont quitté cette année, Monsieur Julien Bruchez qui nous a quitté le 13 mai 2021, et Monsieur Robert Fauchère, le 5 juillet 2021. Une pensée émue et une minute de silence a été respectée en leur honneur.

Au niveau de l'année 2020, le commandant Sermier a fait part de quelques chiffres intéressants : plus de 1000 km parcourus par les patrouilles cyclistes, 4'400 interventions de police, 602 contrôles de circulation, 321 contrôles radar, soit environ 40'000 véhicules contrôlés. Peut-être qu'à 30 km/h, ce sera moins de véhicules contrôlés. La centrale de la PRVC a traité 6'312 appels, dont 3'296, qui sont en retour de la police cantonale, soit 53% des appels. Le taux d'infraction s'élève par rapport à ces points à 5,2%, 35'743 infractions de stationnement, 4'107 ordonnances pénales et 105 mandats de répression traitées par le tribunal de police. S'ajoute à cela un point un peu plus jovial, 413 classes ont été instruites par des instructeurs, soit environ 10'000 enfants.

Monsieur Cyrille Fauchère nous a, par la suite, fait part des différents points en lien avec le premier semestre 2021. Les événements du mois d'avril à la Planta ayant déjà été expliqués lors du plénum du mois de juin, je n'y reviendrai pas, mais ce qui en découle est un peu plus intéressant. La PRVC a su garder un lien important et convivial avec les jeunes, un dialogue constructif et une certaine confiance ont permis la continuité des rassemblements dans un calme relatif mais sans les mêmes conséquences connues. Un travail de proximité avec les jeunes est un axe primordial tenu par les agents de la PRVC sur le terrain. Un travail est aussi effectué sur les liens avec le Canton quant à la communication de la Ville, que celle-ci souhaite positive.

L'introduction du QR code n'a pas amené de vague d'oppositions exponentielle. Le taux d'opposition s'élève à 3,86%.

Point prioritaire de l'assemblée : le budget 2022. Le budget de la PRVC a été présenté avec une augmentation des charges dont 120'000 francs pour la formation de deux aspirants, 50'000 francs pour des coûts informatiques liés à CIGES, 50'000 francs pour le remplacement d'un véhicule de signalisation et 50'000 francs de frais d'études sismiques et incendies pour un potentiel déménagement de la PRVC dans les locaux de La Poste à la gare. Ce montant ne sera pas facturé en cas de signature de bail et à savoir que cette délocalisation est en lien avec le projet Cour de gare et n'est pour l'instant pas fixe. Les différentes autorités politiques ont demandé à ce que les charges soient contenues au strict nécessaire. En effet, les budgets des différents dicastères de Sierre et Sion sont serrés et ne permettent pas une augmentation drastique des charges. De ce fait, après un passage en revue de l'ensemble des rubriques du budget, un équilibre général a pu être trouvé et le budget ainsi accepté.

Je me permets de revenir sur la discussion quant à la formation des aspirants qui ont un coût unitaire de 60'000 francs par agent. Ces deux aspirants sont engagés comme assistant de sécurité auprès de la PRVC depuis quelques années et leur formation fut déjà repoussée deux fois. Il est important de savoir que les effectifs de police sont actuellement en manque de personnel pour plusieurs causes dont l'engagement par le Canton d'un contingent conséquent d'aspirants et du peu de candidatures reçues suite à la parution d'annonce. Les représentants de la PRVC ont également mis en avant l'attractivité que peut amener la formation d'agents au sein du corps de police des villes du centre. Ainsi, il souhaite valoriser leurs collaborateurs et maintenir un niveau de haute-qualité de la PRVC. L'assemblée a accepté l'envoi de ces deux aspirants et ainsi soutient la formation du personnel. L'ensemble des délégués a remercié chaleureusement l'ensemble des collaborateurs de la PRVC pour leur engagement

dans cette période compliquée et le superbe travail de proximité effectué. Je conclurai, chers collègues du Conseil général, que je suis volontiers à votre disposition pour toute question ou remarque en lien avec la PRVC. Merci pour votre attention.

XI- Informations de la Municipalité

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous allons passer au point 11 : informations de la Municipalité. Monsieur le Président, vous avez la parole.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Campus Energypolis : chaque année, nous avons un point de situation entre le Conseil d'État et le directoire de l'EPFL qui fait un petit peu le bilan de l'activité du campus Energypolis en territoire sédunois en particulier. Les choses progressent de manière très satisfaisante. Il faut savoir qu'il y a à peu près où il y aura dans quelques mois à peu près 1000 collaborateurs qui seront extérieurs à l'EPFL, maison mère, dans les quatre campus qui existent dans les différents cantons romands. Sur ces 1000 collaborateurs, il y en aura 400 à Sion. On voit qu'aujourd'hui l'antenne sédunoise est clairement la plus dynamique des antennes de l'EPFL et il y a une volonté encore de poursuivre ce développement en lien avec l'énergie et l'environnement, des thématiques que vous connaissez.

En ce qui concerne la **liaison Plaine/Montagne**, Télésion travaille toujours sur la poursuite des procédures et sur le financement d'une variante de transports publics, et transports touristiques avec les différentes aides cantonales ou fédérales. Donc on reviendra vers vous dès que l'on aura ces différentes informations.

En ce qui concerne **Ronquoz 21**, nous avons des séances régulières avec Herzog et de Meuron, avec toute une série d'experts qui nous aident à réfléchir et à préparer un plan guide Il y a aussi une volonté de continuer le processus participatif qui a été conduit dès le départ pour ce projet de Ronquoz 21 notamment à l'attention du Conseil général et de la population. Donc on reviendra vers vous dans les prochains mois.

On a inauguré l'**OSEO**, ce bâtiment que je vous invite peut-être aller visiter. Il y a une UAPE qui s'appelle le looping qui offre des places pour des personnes qui sont en intégration et aussi pour les enfants du quartier qui vont à l'école de Châteauneuf. C'est un beau bâtiment avec une dynamique assez intéressante Il y a un restaurant qui est ouvert, sauf erreur, aussi à la population dans une certaine part, ce qui permettra de créer aussi du lien pour le quartier.

En ce qui concerne la **patrouille des glaciers 2022**, il faut savoir que la Ville de Sion risque d'avoir peut-être un rôle un petit peu différent que par le passé puisqu'il y a une volonté de réorganiser une partie de la logistique des coureurs. Le contrôle du matériel devrait se faire à Sion et les coureurs partiraient de Sion pour Arolla. Ce sont 3'000 coureurs qui sont concernés par ce départ à mi-chemin. Les gens feraient leur contrôle à Sion et partiraient en bus pour gagner Arolla. C'est un peu l'inverse de ce qui s'est fait par le passé où les coureurs logeaient dans la vallée et l'armée en plaine. Là, c'est l'armée qui va loger dans la vallée pendant 2 à 3 semaines. La Ville de Sion va être une des quatre destinations avec Zermatt, Verbier et Arolla dans le cadre de la patrouille des glaciers.

Cour de gare 2024 : on a posé la première pierre, enfin le premier tube avec une bouteille de fendant et le Nouvelliste du jour. Les choses avancent. Concernant notre salle de congrès/concert, nous travaillons en parallèle sur les options techniques. Les premiers éléments vont devoir être réalisés prochainement. D'un point de vue plus général, il faut avec le Conseil de fondation, puisque c'est cet organisme qui va gérer cette salle, réfléchir à un nom, affiner un business plan et aussi sa gouvernance. On devrait connaître incessamment sous peu le nom de l'opérateur hôtelier qui va opérer 130 ou 150 chambres d'hôtel et quelques appartements ou studios et un restaurant. Ces sont des éléments importants pour la salle de congrès/concert puisqu'on la veut ouverte sur la ville. Il ne faut pas simplement que cette salle soit ouverte à 19h un soir de concert et qu'elle ferme à 22h. On la veut ouverte tout au long de l'année. La collaboration avec l'hôtelier et le restaurateur sont des éléments très importants.

En ce qui concerne **l'aide sociale**, notre service des affaires sociales monitoré toujours de manière très régulière son évolution. On a plus de dossiers de personnes qui sont sans ressources, d'hommes un petit peu plus âgés. Les montants sont légèrement supérieurs par rapport à l'année dernière. Donc, on surveille cela. A mi-chemin de l'année, il semble que l'on devrait être dans les objectifs budgétaires que l'on avait estimés.

Loi sur le tertiaire ou loi sur le financement des hautes écoles : le Conseil d'État a pris une décision qui est favorable pour les communes sièges dont la Ville de Sion, c'est-à-dire d'abolir le financement de la partie du fonctionnement de ces écoles. Donc on va toujours être appelé à mettre le terrain disposition et à prendre 10% de l'investissement. Par contre, on n'aura plus de charges de fonctionnement. Pour la Ville, c'est un peu plus de 5 millions par année. La diminution de la prise en charge du fonctionnement va se faire sur trois ans. C'est en tout cas la proposition du Conseil d'État qui a été transmise à la commission qui travaille. Il y a un de nos collègues qui va siéger dans cette commission. Il y aura tout un débat politique. Il faudra que l'on puisse s'engager véritablement parce que les enjeux sont là, notamment pour les Villes qui acceptent aujourd'hui des hautes écoles. Je crois que ce «Sonderfall valaisan» a été reconnu. On le dit chaque fois, mais cela fait du bien de rappeler qu'Ecublens n'a pas dû payer 10 % pour le financement de l'EPFL auquel cas, ce serait une des communes les plus riches de Suisse. Il y a donc un combat politique pour essayer de faire admettre cela par le Grand Conseil. On parle de 12 millions que le Canton va devoir trouver pour assurer le financement des hautes écoles sur le territoire cantonal depuis Brigue jusqu'à Monthey avec les différentes institutions.

Dans le cadre **des maisons de quartier**, l'inauguration de la maison des Scorpions a eu lieu, maison ouverte dans le quartier de Châteauneuf, gérée par une association d'habitants. Elle va permettre aux services de la Ville que ce soit la jeunesse, l'intégration et les aînés d'avoir une espèce d'ambassade dans le quartier. Vous savez que le Conseil municipal, dans ses objectifs de législature, aimerait développer ce concept dans d'autres quartiers.

Concernant **la Planta**, nous avons décidé de prolonger d'une année l'Atoll avec bien sûr l'idée de poursuivre notre travail d'une réfection définitive qui devrait commencer à la fin de l'année prochaine.

L'homologation du **règlement sur les taxes touristiques** : on prépare l'envoi des différentes factures.

Concernant **les fusions**, les travaux des différents groupes de travail commencent maintenant. On se réjouit de voir quel sera le résultat de ces discussions.

Nexpo, l'initiative des 10 plus grandes villes de Suisse de créer une exposition nationale commence à prendre forme. On a maintenant une date qui serait 2028. La Ville de Sion a décidé de participer comme membre, on va dire, affilié à ce projet. Cela nous permettrait véritablement de pouvoir nous positionner puisqu'on n'est pas dans les 10 plus grandes villes mais on pourrait avoir un rôle à jouer dans cette exposition nationale qui sera une exposition par définition itinérante, l'objectif étant de faire voyager les publics dans les différentes régions suisses. La Ville de Sion va vraisemblablement tout de suite donner les thématiques dans lesquelles elle aimerait se positionner, qui sont sans surprise l'énergie et l'environnement de façon à occuper un peu le terrain.

La dernière information concerne **le chauffage à distance**. On a réussi à faire ressortir notre petit robot dessous le Rhône. Il a réussi à traverser le Rhône. Aujourd'hui, la liaison entre l'UTO et ce qui avait été tiré dans la route de Préjeux est réalisée. Il nous reste maintenant aussi à franchir la Borgne. On a pu trouver un accord avec le WWF. Il n'y a donc plus d'opposition et on peut commencer ces travaux. Je vous rappelle qu'il y aura une passerelle piétonne de mobilité douce qui supportera les conduits du chauffage à distance. C'est donc aussi une amélioration de la mobilité dans cette zone sensible. Voilà, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les quelques informations que je voulais partager avec vous ce soir.

XII- Divers/questions

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. J'ouvre maintenant le dernier point de la soirée : les divers. Le bureau a reçu 11 questions écrites. Tout comme le dernier plénum, nous allons les projeter à l'écran. Je lirai l'intitulé et l'auteur de la question. Toutes les réponses seront reprises dans le procès-verbal.

Première question de Monsieur le Conseiller Thierry Genin concernant Alaïa Bay.

Lors du plénum du 15 juin 2021, Madame la Conseillère municipale Carole Schmid, concernant les installations d'éclairage d'Alaïa Bay, nous a informé qu'une validation de conformité aux normes des équipements sportifs avait été transmise au SEN. Que l'horaire d'exploitation du centre Alaïa, restaurant y compris, s'étend de 8 heures à 22 heures. Que seul le restaurant diffusera de la musique dans les règles usuelles et qu'un parking payant sera construit.

Le groupe des Verts souhaite recevoir des réponses aux questions suivantes :

1. Le CM a-t-il reçu le rapport du service cantonal de l'environnement concernant la conformité aux normes des installations d'éclairage du centre Alaïa ? Quelles en sont les conclusions ?

2. Le centre de loisirs se situe dans la zone des « Iles », quartier de détente et de nature encore partiellement préservé. Une étude d'impact sur la biodiversité et la faune a-t-elle été menée ? Si non, pouvez-vous la planifier ?

3. Des riverains (Conthey-Châteauneuf-Aproz) nous ont signalé des nuisances sonores répétées provenant du restaurant bien après minuit.

Pourquoi l'horaire 8 heures – 22 heures n'est pas respecté et le volume de la musique bien au-delà des normes usuelles ?

4. En plus des 8300 m2 du centre aquatique, la construction du parking payant interpelle le groupe des Verts.

Quelle est la stratégie et la priorité du CM de desserte du centre Alaïa ? La ligne de bus 12 ne devrait-elle pas être privilégiée ? Les horaires et la cadence améliorés ?

Enfin, les promeneurs et les utilisateurs de l'espace bourgeoisial vont-ils devoir également payer leur place vers le restaurant des Iles ?

Schmid Carole, Conseillère municipale, PDC. Je réponds bien volontiers à Monsieur Genin concernant la suite des épisodes concernant Alaïa. Tout d'abord le premier élément qui a été mentionné dans la question, ce qui concerne la conformité aux normes des installations d'éclairage. Suite aux ajustements qui ont été effectués par Alaïa au début du mois d'août, le responsable cantonal de l'éclairage public des routes cantonales a confirmé que les valeurs d'éclairement sur la route cantonale sont tolérables et que les valeurs d'éblouissement ne présentent aucune gêne tant pour les usagers de la route cantonale que de l'autoroute.

Le deuxième élément concerne une étude d'impact sur la biodiversité et la faune. Aucune requête, ni exigence dans ce sens n'ont été émises par les services cantonaux, c'est-à-dire soit par le SEN (service de l'environnement) et par le SCPF (Service de la chasse, de la pêche et de la faune) dans le cadre des demandes d'autorisation de construire.

Le troisième point concerne les différentes nuisances sonores qui ont été signalées en lien avec l'ouverture du restaurant après minuit et la question était : pourquoi l'horaire de 8h à 22h n'est pas

respecté et que le volume de la musique est bien au-delà des normes usuelles. Un contrôle régulier sera effectué par la police au même titre que pour l'ensemble des établissements publics, tout particulièrement lorsqu'il y a des dénonciations pour des manquements aux dispositions autorisées. De plus un courrier a, dans ce sens, été rédigé par l'hôtel de ville afin d'éviter surtout des nuisances futures.

Le 4ème volet concerne la construction du parking payant. La question était de savoir la stratégie et la priorité de la Ville concernant la desserte du centre Alaïa. La ligne du bus 12 ne devrait-elle pas être privilégiée ainsi que des horaires et une cadence améliorés. Le dimensionnement du stationnement a été étudié par un bureau spécialisé d'ingénieurs en transports, qui a tenu compte de la fréquentation estimée et de la nouvelle desserte du transport public. La fréquence de la ligne 12 est déjà à 30 minutes et sa fréquentation est en progression. Des améliorations seront apportées dans le futur en fonction des disponibilités budgétaires et aussi des besoins effectifs.

Enfin, le dernier aspect concerne les promeneurs et les utilisateurs qui vont devoir bientôt payer leur place lorsqu'ils iront au domaine des Îles ainsi qu'au restaurant. L'ensemble du parking dans ce secteur sera unifié sous une gestion unique conjointement par Alaïa et la Bourgeoisie de Sion. La Ville de Sion a encore récemment interpellé la Bourgeoisie afin d'être informée sur les conditions prévues à ce jour et pour l'utilisation du site. Voilà, j'espère avoir répondu et merci pour votre écoute.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Deuxième question de Madame la Conseillère Marlyne Berclaz : aménagement du territoire communal, LAT et loi Weber.

Les communes valaisannes redessinent leurs différentes zones en fonction de la LAT et vont rendre leur copie à l'Etat du Valais tout prochainement.

Où en est la commune de Sion avec l'aménagement de son territoire en fonction de la LAT et des différentes zones ? Y a-t-il ou y aura-t-il des zones réservées en attendant que les décisions ne tombent ?

Où en est la commune de Sion avec la construction des résidences secondaires, plus particulièrement après la fusion des Agettes et Salins, selon la loi Weber et son quota de 20% ? Y a-t-il ou y aura-t-il également des zones réservées en attendant les décisions concernant le réaménagement de tout le territoire communal selon la LAT ?

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Comme toutes les communes, la Ville de Sion a étudié son périmètre d'urbanisation, ce fameux PU. Celui-ci est conforme aux orientations et décisions qui sont inscrites dans le plan directeur communal.

Ce périmètre d'urbanisation comprend des secteurs définis pour des besoins qui vont au-delà des 15 ans : pour gérer le dimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat. Pour tenir compte aussi des évolutions à venir du tissu bâti, des zones réservées seront prochainement promulguées. Le Conseil municipal a pris quelques décisions en la matière. Elles permettront de compléter certaines dispositions dans des secteurs particuliers, par exemple la nécessité d'avoir un plan de quartier pour avoir une densification qui soit harmonieuse ou de garantir que les secteurs seront mis en zone d'affectation différée et seront mobilisables au-delà des 15 premières années tout en ajustant au mieux les quotas en fonction des densifications en cours.

Concernant la seconde question, le taux actuel de résidences secondaires, selon les services de la Ville est de 7,98%. Il est effectivement prévu de promulguer des zones réservées sur des secteurs touristiques, de l'ancienne commune de Salins et des Agettes pour interroger les planifications actuelles et leur utilité dans le futur.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Troisième question de Madame la Conseillère Brigitte Pfister: le bus d'Uvrier.

Tout d'abord, il convient de féliciter la Ville pour les efforts réalisés en vue d'améliorer les offres de transport public : augmentation des cadences, nouvelle ligne d'Aproz, financement supplémentaire de lignes en direction du Bas-Valais.

Seule ombre au tableau : la suppression de la ligne d'Uvrier. Cette décision s'avère être un véritable échec. Les compensations prévues débouchent sur une série de demi-mesures compliquées et souvent incomprises par la population de ce quartier. Elles ont provoqué la colère de bon nombre d'habitants.

Neuf mois après la suppression de la ligne en question, les effets sont les suivants :

- Les jeunes de ce quartier ont vraiment perdu en autonomie. Les parents des enfants de 10-12 ans osent en général laisser leurs enfants prendre le bus, mais pas forcément le train car la gare de Sion (même petite comparée à certaines gares de Suisse Romande) peut faire peur. On le constate notamment dans l'enquête réalisée auprès des aînés. Ils estiment eux aussi que la gare est un lieu où règne l'insécurité.

- Les adolescents d'Uvrier en âge de fréquenter le CO disposent de quatre lignes de bus par jour, contrairement à ceux de la périphérie qui bénéficient d'un nombre plus important. S'ils pratiquent des activités extra-scolaires le soir ou le week-end ils se voient contraints de payer le train pour rentrer chez eux, ce qui constitue une injustice par rapport aux jeunes du même âge domiciliés dans un autre quartier. En guise de compensation, ils reçoivent un abonnement en zone 1 inutilisable puisqu'Uvrier est situé en zone 2 et qu'aucun bus sédunois ne relie la ville à ce quartier.

- Aucune compensation n'a été proposée aux habitants de ce quartier pour la gratuité des bus le vendredi soir et le samedi.

- Les problèmes rencontrés par les aînés ont été évoqués lors des rencontres de quartiers. Le dicastère des affaires sociales transmettra prochainement au Conseil municipal les difficultés éprouvées par les personnes âgées de ce quartier au niveau des transports en commun.

Uvrier ne cesse de s'agrandir. Les nouvelles zones de construction se trouvent de plus en plus éloignées de la gare (20 minutes à pied). Pour inciter les habitants à se déplacer en TP, il est recommandé de desservir la population en transport public à moins de 500 mètres à pied (Source – étude Mobilité Piétonne Suisse). Comment nos autorités comptent-elles atteindre cet objectif dans le quartier d'Uvrier ?

Au nom des habitants d'Uvrier, je vous transmets le profond sentiment d'injustice qui prédomine dans ce quartier vis-à-vis de l'organisation des transports publics, en l'occurrence le bus. Il semble qu'une solution ou un scénario plus adéquat devrait permettre de desservir correctement le quartier et le connecter également au nord de la ville. Il devrait être possible, par exemple, de rétablir une ligne de bus sédunois ou de prolonger une ligne existante et peu fréquentée au quartier d'Uvrier.

Face à la situation évoquée ci-dessus, les Verts se demandent quelles mesures nos autorités vont prendre prochainement afin de desservir au mieux ce quartier périphérique ? A l'évidence le système des navettes autonomes complétées par le train ne fait de loin pas l'unanimité parmi la population concernée.

Lien Étude Mobilité Piétonne Suisse

https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/5037/fvch_oev_zufuss_20201019_versand_f_web_hoehere_aufloesung.pdf?lm=1604413620

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Les analyses menées conjointement en 2018 par l'agglomération, les communes de Sion et Saint-Léonard ont démontré que 95% de la population des deux villages était accessible en moins de 15 minutes à pied de la gare et 5 minutes à vélo. Uvrier bénéficie de la proximité immédiate d'une gare desservie selon des horaires plus qu'élargis. Je rappelle quand

même de 5 heures à minuit en semaine, comparé à bien d'autres quartiers de la Ville de Sion et d'une fréquence tout à fait satisfaisante de la demi-heure, celle des bus sédunois.

Uvrier n'est donc pas péjoré à ce niveau-là. De plus, une liaison de bus urbain parallèle à la ligne ferroviaire quasiment sans arrêt intermédiaire telle qu'elle existait, ne répondait pas à une logique de réseaux et d'optimisation du système. La stratégie déployée semblable à d'autres réseaux de transport en commun déjà éprouvés est de favoriser le rabattement vers le pôle multimodal le plus fort en l'occurrence la gare d'Uvrier-St-Léonard. L'intérêt soudain pour les bus ne doit pas occulter la très faible fréquentation de cette ligne qui a pesé dans sa disparition, étant entendu que l'essentiel des passagers d'alors était des écoliers et que la desserte en bus a été maintenue les concernant. En termes environnementaux, il est dès lors étonnant de faire l'apologie de la mise en circulation de bus vide circulant avec des moteurs principalement thermiques.

De fait, le Conseil municipal a mis en place de nombreux mécanismes qui permettent de compenser les tarifications différentes entre le réseau CFF et le réseau des bus sédunois. Au sujet de la gratuité le vendredi soir et le samedi, d'autres quartiers de la commune non desservis par les bus sédunois ne bénéficient également pas de cette gratuité malheureusement, comme Salins, Pont-de-la-Morge, notamment. Tenant compte des remarques d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le Conseil municipal a décidé d'augmenter de manière proportionnée la desserte entre Uvrier et la Place du Midi avec le concours de la société Ballestraz.

Les courses supplémentaires qui seront mises en service dès décembre 2021 permettront aux personnes à mobilité réduite et aux autres de rallier le cœur de ville neuf fois par jour et par sens en comptant les courses déjà couvertes par le transport régional voyageur. Cela permettra également de répondre aux craintes de certains usagers n'osant pas fréquenter la gare de Sion. Par ailleurs, cette insécurité n'est pas avérée bien que ce sentiment puisse exister. La Ville et les CFF prennent d'ailleurs ce sujet au sérieux et des mesures sont régulièrement mises en œuvre. Voilà la réponse que nous souhaitons apporter par rapport à ce questionnaire sur Uvrier-St-Léonard.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Quatrième question de la commission sociale et culturelle : mesures contre les nuisances sonores causées par le trafic routier.

Plusieurs membres de la commission sociale et culturelle (CSC) ont constaté ces derniers mois une augmentation des nuisances sonores générées par le trafic routier et en particulier par des motos et scooters. Cette problématique ne se limite pas à un quartier spécifique de notre commune. Ces désagréments sonores se manifestent en particulier durant les soirées et les nuits, soit à un moment où les habitantes et habitants aspirent au calme et au repos.

Après cette période de pandémie qui a éprouvé la population, la CSC se montre particulièrement attentive et inquiète aux conséquences de ces nuisances sur la qualité de vie de nos concitoyens.

Il y a peu de temps, la police cantonale et la PRVC ont mené une action de contrôles ciblés dans le but de repérer les véhicules ne respectant pas les normes légales en matière d'émissions sonores.

Au vu des nuisances constatées et suite au contrôle effectué par la police, la CSC tient à poser les questions suivantes :

- L'intervention ciblée de la police s'inscrit-elle dans une stratégie de lutte contre le bruit ou reste-t-elle une action ponctuelle ?

- Quelles mesures concrètes la Municipalité prévoit-elle pour diminuer les nuisances sonores causées par le trafic routier et en particulier les véhicules ne respectant pas les normes légales ?

- Quelle est la stratégie de la Municipalité pour éviter une augmentation des nuisances sonores engendrées par la circulation routière ?

Fauchère Cyrille, Conseiller municipal, UDC. Sous réserve de votre accord, Madame la Présidente, cette réponse est également valable pour la question numéro 8 de Madame la Conseillère Guex-Crosier. La problématique du bruit lié aux véhicules à moteur fait actuellement l'objet d'une analyse par la PRVC, donc notre réponse sera un peu technique et nous nous en excusons par avance.

Différentes actions ont déjà été menées, notamment en collaboration avec la police cantonale et le service cantonal de la circulation et de la navigation, visant en particulier à dénoncer les véhicules non conformes et les vitesses excessives. Toutefois, une partie du bruit généré par les véhicules n'émane pas de véhicule modifié illégalement. Or, cette problématique doit faire l'objet d'une analyse portant sur les possibilités de dénoncer, sur la base des normes légales actuelles, par exemple notre règlement de police et sur les moyens de contrôle permettant d'objectiver la notion de bruit excessif.

Ces dernières années, les prescriptions sur le niveau sonore des véhicules admis dans la circulation ont été étoffées et durcies. Les règles plus strictes n'ayant pas d'effet rétroactif, les véhicules anciens sont toujours soumis à des valeurs limites et à des prescriptions en matière de mesurage plus souples. Les exigences concernant le cycle d'essai, un programme de tests prédéfinis, ont été renforcées en 2016, rendant plus difficile l'admission de clapets d'échappement électroniques bruyants.

Des lacunes ont ainsi été comblées. Les clapets d'échappement sont dorénavant interdits s'ils ont pour seul but de rendre le véhicule plus bruyant. Les prescriptions concernant les nouvelles réceptions par type ont été introduites en Suisse en 2016. Les véhicules réceptionnés selon les prescriptions actuellement en vigueur sont plus silencieux sur une plage de vitesse plus large.

La législation internationale prévoit qu'à partir de 2024 un abaissement de 2 décibels de la valeur limite pour les nouveaux types de véhicules de la catégorie voitures de tourisme. S'agissant de ceux de la catégorie motocycles, les conditions de satisfaction de la procédure d'essai seront durcies dès 2023. La plage de mesurage pour les motocycles sera notamment élargie pour passer de 10 à 100 km/h alors qu'actuellement, c'est sur la plage de 20 à 80 km/h. De nouveaux points de mesure aléatoires pourront être définis et contrôlés par l'organe d'expertise, entendez par là, par le service cantonal de la circulation. S'agissant des véhicules conformes et plus particulièrement des motocycles, il convient toutefois de préciser que le fait qu'un véhicule soit perçu comme bruyant ou non dépend dans une large mesure du ressenti personnel et de l'environnement. Un quartier résidentiel, des heures nocturnes seront évidemment plus favorables, hélas à ce ressenti. Par ailleurs, le comportement au volant ou au guidon peut avoir une forte influence sur le caractère bruyant ou silencieux d'un véhicule. De plus, le passage de 50 à 30 km/h, selon la réponse de ce jour au postulat sur les 30 km/h nocturnes va réduire les émissions sonores de manière non négligeable, respectivement les rendre aussi plus perceptibles. En outre, la mise en zone 30 km/h des rues de quartier se poursuit. Les analyses sont en cours dans le quartier de Châteauneuf, notamment. Sur la base de l'analyse en cours réalisée avec la collaboration du Canton, les services concernés de la PRVC proposeront au Conseil municipal différentes mesures visant à améliorer la situation et pouvoir renforcer les contrôles déjà effectués. Dans l'intervalle, des contrôles ciblés subsisteront. J'aimerais ajouter à cette réponse que lors de l'établissement du budget de la sécurité publique au Canton, un sous-objectif politique a été ajouté au service de la circulation pour intensifier ces contrôles, en collaboration avec les polices cantonales, municipales et/ou régionales. Je vous remercie de votre attention.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Question numéro 5 de Monsieur le Conseiller Florian Micheloud : cybersécurité au sein de la Ville de Sion.

La récente cyberattaque subie par la commune de Rolle et relayée dans divers médias nous rappelle à l'importance grandissante de la protection des données sensibles.

Un article paru dans Le Temps (24 août 2021) vient mettre en lumière la rapidité de l'attaque : « Il n'a fallu qu'une demi-heure : en quelques clics, un spécialiste en informatique a réussi à trouver, en ligne, des informations sensibles sur plus de 5000 habitants de Rolle. » Ces informations allant d'une adresse jusqu'à la date d'établissement sur la commune, par exemple. Cette attaque vient mettre en lumière la vulnérabilité de la sécurité informatique des divers acteurs étatiques (communes, Etat, ...).

A la suite de cette attaque de type « ransomware », un article de la RTS (30 août 2021) nous indique « que plusieurs communes ont pris conscience de l'importance de protéger les données de leurs concitoyens. Celles-ci ont pris contact avec le label CyberSafe (label de cybersécurité que la Confédération souhaite promouvoir) ».

Finalement un article dans Le Nouvelliste (24.09.2021), vient préciser « que le groupe de cybercriminels, baptisé « Vice Society » a confié au « Temps » son intention d'attaquer d'autres administrations publiques. »

Dans cet article, Solange Ghernaouti, professeure à la Faculté des hautes études commerciales (HEC) de Lausanne amène ce constat : « Les communes suisses accusent un retard d'une vingtaine d'années dans la prise de conscience des cyber-risques. Elles paient leurs manques d'investissement et de compétences. »

En conclusion, le groupe PDC souhaite obtenir un aperçu de la situation au sein de notre administration communale en posant les questions suivantes :

- 1. Quelles sont les dispositions prises et mises en place par la municipalité pour protéger les données des citoyens ?*
- 2. Est-ce que les moyens mis à disposition sont adaptés ?*
- 3. Les employés de l'administration communale sont-ils sensibilisés aux cyber-risques et à la valeur des données traitées ? Si oui, par quel moyen ?*
- 4. Une analyse du niveau de protection contre les cyber-risques de l'administration a-t-elle été effectuée ? Si non, va-t-elle être mise en place prochainement ?*

<https://www.letemps.ch/opinions/cyberattaque-rolle-un-signal-dalarme-communes-suisses>

<https://www.rts.ch/info/regions/vaud/12454203-un-label-pour-premunir-les-communes-suisses-des-pirata...>

<https://www.lenouvelliste.ch/articles/suisse/les-communes-romandes-sont-elles-en-cybersecurite-11121...>

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Concernant la première question : les données sont hébergées dans des centres de données sécurisés du CIGES, le partenaire informatique principal de la Ville de Sion. CIGES est certifié ISO 27'001, c'est la norme internationale de sécurité des systèmes d'information. Les mesures techniques de protection sont mises en place par le CIGES selon les bonnes pratiques et les utilisateurs sont bien sûr sensibilisés aux données qu'ils gèrent. Les droits d'accès sont différenciés en fonction des rôles de chacun et les accès sont révoqués dès le départ du collaborateur.

Pour la question 2, les concepts de sécurité sont régulièrement discutés au sein du comité de sécurité du CIGES qui réunit des collaborateurs spécialisés du CIGES mais aussi des représentants de chaque actionnaire. C'est Benoît Tacchini, notre responsable des services information qui représente la ville. Si des adaptations sont nécessaires, ces dernières sont mises en œuvre par le CIGES, les coûts sont répartis entre tous les clients et les partenaires.

Pour la question 3, question effectivement très importante. Oui, les utilisateurs sont sensibilisés. Le CIGES organise régulièrement des cours de sensibilisation à la sécurité informatique pour les nouveaux collaborateurs de ses différents partenaires et clients. L'intranet présente également des informations sur le sujet. En fonction d'événements importants, par exemple lors de la modification d'éléments de sécurité ou de détection d'un mail potentiellement dangereux en circulation, un mail d'information de mise en garde est envoyé à la globalité des utilisateurs et nous profitons de ce genre de courriel pour rappeler certains fondamentaux. Nous avons décidé de mettre en place une plateforme d'e-learning en sécurité pour atteindre deux buts principaux : tenir à jour les connaissances des utilisateurs au fil du temps et permettre à tout nouvel utilisateur de suivre une campagne de base dès son premier jour d'activité. Il peut toujours se passer un certain temps entre son entrée en fonction et le suivi effectif du cours de sensibilisation initial. Il est prévu une fois par trimestre de leur soumettre une

campagne avec un ou deux modules à suivre en ligne. On voit un seuil de sensibilité entre la chaise et l'écran, nous tous et toutes les utilisateurs qui sommes les failles les plus probables dans ces problèmes d'attaques de hackers.

Nous profiterons également de cette plateforme pour tester régulièrement les aptitudes des utilisateurs par la simulation d'une attaque par hameçonnage, par exemple. Cette plateforme est en phase finale de test et de customisation.

L'objectif initial avant d'entrer dans le mode de fonctionnement présenté ci-dessus est de profiter de la mise en route de la plateforme pour amener au même niveau tous les collaborateurs par la proposition de deux campagnes rapprochées prévues à fin du mois d'octobre déjà et fin novembre.

Question 4, dans le cadre de CIGES, il y a une revue régulière liée à la certification ISO. Cela fait partie de toutes ces analyses vertueuses de qualité, avec des analyses des risques dans chaque nouveau déploiement technologique et en complément pour la dernière sous question 4, la mise en place de l'analyse du niveau de maturité des processus et des contrôles a été décidée lors du dernier comité de sécurité. Merci de votre attention.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Question 6 de Madame la Conseillère Bérénice Georges : accès aux facilités de vote.

Il existe à Sion trois possibilités de faire valoir ses droits d'électeur :

- Par correspondance en envoyant son bulletin par Poste
- Par dépôt à l'urne auprès de la PRVC durant les horaires de bureau
- Au bureau de vote le matin du scrutin

En l'état, les votants occupés durant les heures de bureau ou en déplacement en dehors du centre-ville n'ont d'autres choix que de payer un timbre ou de se rendre sur place le dimanche du scrutin.

Le taux de participation étant toujours un enjeu lors des scrutins dans notre pays, particulièrement pour ce qui est des jeunes, il est pertinent de se demander si la Ville pourrait améliorer les possibilités d'accès aux facilités de vote.

Pourrait-on offrir aux Sédunois un accès à une urne selon des horaires élargis, voire 24h/24h comme cela se fait dans d'autres communes (en installant par exemple une boîte aux lettres accessible depuis l'extérieur des locaux de la PRVC) ?

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. L'ordonnance cantonale sur le vote par correspondance prévoit à son article 15 que l'électeur peut exercer son droit en déposant l'enveloppe de transmission fermée directement auprès du secrétariat communal, dans l'urne prévue à cet effet. Le vote par dépôt doit être rendu possible au minimum pendant 2 heures les jeudis et vendredis qui précèdent le scrutin. Dans le cas présent, l'urne se situe dans le poste de police, elle est accessible tous les jours durant les heures d'ouverture du poste, soit de 8h à 12h et de 13h30 à 17h.

Il faut relever que le dépôt à l'urne est possible dès que l'électeur reçoit son matériel de vote.

Donc, la mise en place d'une boîte aux lettres extérieure sur le bâtiment de la rue de Lausanne 23 pourrait poser un souci de sécurité puisque cette urne ne serait pas continuellement sous surveillance. Or, c'est la mission du Conseil municipal. Il doit prendre toutes les mesures utiles afin de sauvegarder le secret absolu du vote et l'intangibilité du matériel de vote c'est-à-dire une urne scellée avec d'autres normes. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil municipal est d'avis de ne pas installer de boîte à lettres à l'extérieur du bâtiment de la police régionale des villes du centre.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Question 7 de Madame la Conseillère Gabrielle Frily : horodateurs solaires.

Plusieurs villes romandes dont Fribourg et Saint-Maurice, par exemple, remplacent actuellement leurs anciens horodateurs par des horodateurs à l'énergie solaire et dotés d'écran tactile. Ces horodateurs permettent aux usagers de saisir, notamment, leur plaque d'immatriculation et de bénéficier de tous les moyens classiques de paiement (monnaie, carte bancaire, avec ou sans contact). La ville de Sion a-t-elle l'intention d'opter prochainement pour cette nouvelle génération d'horodateurs ? Une telle décision permettrait de faire un pas vers l'utilisation d'énergie renouvelable tout en réalisant une économie financière sur la facture d'électricité de la Ville de Sion.

Marclay Raphaël, Conseiller municipal, PLR. Le service des travaux publics et de l'environnement favorise les investissements permettant une utilisation rationnelle de l'énergie et a donc étudié avec intérêt votre proposition par rapport aux horodateurs solaires. Nous pouvons y répondre favorablement de la manière suivante : lorsque le site dispose d'un ensoleillement adéquat, des nouveaux horodateurs à panneaux photovoltaïques seront installés. Les horodateurs existants ne seront pas remplacés prématurément par des appareils solaires. Il est, en effet, à préciser que les horodateurs solaires sont coûteux à l'achat et à l'entretien puisqu'ils nécessitent un changement de batterie chaque deux ans. Par ailleurs, et considérant la faible consommation d'énergie électrique, par ailleurs 100% renouvelable à Sion, des appareils actuels, nous estimons que leur bilan énergétique est satisfaisant. Lors du remplacement d'un horodateur, celui-ci permet déjà et permettra encore l'enregistrement du numéro d'immatriculation. Cette pratique facilite la procédure pour l'utilisateur qui n'a plus à poser son ticket derrière le pare-brise de son véhicule et facilite également le travail du contrôle de police. La Ville de Sion est actuellement équipée de huit appareils de ce type sur un total de vingt-neuf appareils.

Tous les appareils de la Ville de Sion sont équipés d'un système qui accepte les paiements par monnaie, Twint, Parkingpay et Easypark. En revanche, le paiement par carte de crédit ou de débit avec ou sans contact est proposé uniquement dans certains emplacements longue durée compte tenu du coût élevé de ce type d'équipement. Nous espérons ainsi avoir répondu à votre question.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. La question 8 de Madame la Conseillère Johanne Guex-Crosier concerne le même thème que la question de la CSC, nous passons donc à la question 9 de Madame la Conseillère Ariane Mudry : non pollution des eaux.

Le Conseil général a voté en avril 2019 le postulat de l'UDC qui vise à sensibiliser le citoyen à la problématique des eaux polluées et qui demande notamment l'application d'un insigne devant chaque grille d'égout.

Ce postulat fut accepté par une très grande majorité de nos élus, tous partis confondus, dans l'intérêt général de notre ville.

Nous avons bien entendu la réponse du conseil communal et le problème essentiellement financier qui empêche l'aboutissement de ce projet.

Voici des propositions qui en abaisseraient fortement les coûts :

- A la place d'un insigne solide, utiliser des pochoirs au spray indélébile, comme cela s'est fait dans de nombreuses villes françaises.

- Plutôt que placer un insigne devant les 8000 grilles d'égout que compte la Ville de Sion, choisir les quartiers qui engendrent le plus de pollution.

- Ne pas utiliser un collaborateur de la ville, mais plutôt proposer ce projet à une école qui s'en chargerait. L'objectif de la prévention se voit renforcé, et le travail est effectué par de jeunes citoyens qui en parlent. Certaines classes seraient d'ores et déjà partantes pour un tel projet.

La question :

Le législatif a soutenu dans son entier le postulat. Dans ce contexte, le Conseil communal pourrait-il tenir compte de ces propositions et concrétiser tout de même ce projet ?

Marclay Raphaël, Conseiller municipal, PLR. La Ville de Sion, par son service des travaux publics et environnement, a accueilli avec intérêt vos propositions consécutives à la réponse que nous avons amenée au postulat UDC «ne polluez pas vos eaux».

Celles-ci permettraient effectivement de sensibiliser la population et en particulier les écoliers à cette problématique. Dans un premier temps, la section de l'assainissement urbain va proposer une série de grilles de route pertinentes selon vos critères. Parallèlement les conséquences induites par le vieillissement de ces graffitis ou de ces inscriptions sur le bitume en termes visuels et en termes environnementaux également, feront l'objet d'une évaluation.

Dans un deuxième temps, l'implémentation de ce projet sera évidemment coordonnée et discutée avec la direction des écoles. Une fois ces questions réglées, la campagne pourrait, le cas échéant, être implémentée fin 2022, début 2023. Je vous remercie pour votre attention.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Question de Mesdames les conseillères Annie Thiesoz Reynard et Nathalie Pitteloud Rey : règlement communal sur la protection des arbres.

Le 13 août dernier paraissait dans le Bulletin officiel la « Mise sous protection immédiate du patrimoine arboré communal ». Cette mesure provisionnelle du Conseil municipal a été prise en urgence en attendant l'homologation par le canton du Règlement communal sur la protection des arbres.

Le groupe des Verts salue cette décision de la municipalité, qui poursuit les démarches entreprises par le projet AcclimataSion ayant pour but l'adaptation de la Ville au changement climatique.

Nous nous demandons toutefois si l'article 3 va assez loin dans sa sauvegarde puisqu'il protège avant tout : « les arbres de 50 cm de diamètre et plus, mesurés à 1,30 m du sol, situés dans les zones d'affectation suivantes : zones centre, zones mixte, zones collectif, zone vieille ville et zone village et hameau ».

1. Pourquoi ce choix de 50 cm plutôt que les 30 cm prévus dans le règlement présent en annexe D. p. 59 du rapport d'AcclimataSion ou comme proposé par de nombreuses municipalités qui ont déjà adopté un tel règlement ? Qu'est-ce qui justifie une telle modification ? Quelle est la proportion d'arbres protégés par la modification de l'article 3 ?

2. D'autre part, ce règlement ne s'appliquera qu'aux zones à forte densification et n'impactera pas les zones villa. Nous sommes surpris par cette mesure. Pourquoi ne pas l'appliquer aussi dans ces zones ? Pour quelles raisons ne sont-elles pas concernées par la décision communale ?

3. Nous nous interrogeons aussi sur le nombre important d'exceptions prévues par ce règlement. Dans quelles mesures ces directives pourront-elles être repensées afin de permettre une meilleure efficacité de la protection ?

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Première réponse : le Conseil municipal rappelle que cette mesure est la première en Valais de cette ampleur. On a analysé les différents diamètres. On a même reçu à l'hôtel de ville quelques exemples de diamètre.

Donc le Conseil municipal considère que la valeur des 50 centimètres permet de protéger et de faire la pesée d'intérêts adéquats sur des sujets d'une certaine importance en regard de la place qu'ils occupent dans le paysage urbain. Selon l'expérience retirée de la mise en application, il sera toujours possible d'adapter le règlement dans le futur.

Pour la deuxième question, le Conseil municipal considère que cette problématique touche particulièrement les zones à forte densification où le patrimoine arboré est le plus faible et le plus soumis à une forte pression, notamment lors de construction de dents creuses ou d'opérations de démolition/reconstruction. Les zones villas sont souvent arborisées et ne font pas l'objet d'une pression liée à la densification.

Dernière réponse : la jurisprudence limite effectivement la portée des mesures de protection. Le maintien d'un sujet éligible à la protection est de fait conditionné à une série d'exceptions et à une pesée des intérêts systématiques où les différentes considérations à présent sont à analyser. C'est la raison pour laquelle des mesures compensatoires, établies sur la base d'une taxation financière selon les normes de l'union suisse des services des parcs et promenades reconnues par le Tribunal Fédéral sont mises en place pour retrouver une arborisation de compensation. Voilà, merci de votre attention.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Question 11 de Monsieur le Conseiller Patrick Siggen : taxation par la Ville de Sion.

En Valais, la taxation des personnes physiques est majoritairement effectuée par les taxateurs du Service des contributions de l'Etat du Valais, ce qui est notamment censé garantir une certaine équité de taxation sur l'ensemble du canton.

Toutefois, quelques rares communes, dont fait partie notre municipalité, effectuent cette tâche régaliennne à l'aide de leur propre équipe.

Ce constat pose les questions suivantes :

- *Pourquoi notre municipalité effectue cette tâche alors qu'elle pourrait être déléguée au canton ?*
- *Quelles sont les éventuels avantages qui y sont retirés ?*

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Depuis fort longtemps une partie des collaboratrices et collaborateurs du service des finances, actifs au sein de la section des contributions, taxent un certain nombre de dossiers fiscaux. Pour mémoire, à l'époque où l'envoi des tranches d'impôts n'existait pas, avant les années 2000, il était essentiel pour la Ville de notifier un maximum de bordereaux avant la fin de l'année afin que notre administration perçoive les liquidités nécessaires à son fonctionnement. Pour être habilitée à taxer des dossiers fiscaux, nos collaboratrices et collaborateurs doivent suivre et réussir, au même titre que le personnel cantonal, les cours dispensés par la conférence suisse des impôts. L'obtention du certificat CSI 1 autorise le collaborateur ou la collaboratrice à taxer les dossiers des contribuables salariés. A titre d'exemple, pour la période fiscale 2019, 4300 dossiers ont été contrôlés par la section communale. Les quatre taxateurs et taxatrices agréés se partagent ces travaux de taxation en sus des autres tâches qui leur sont assignées, tenue des registres des contribuables et des valeurs fiscales, notification des bordereaux communaux pour les personnes physiques et morales, suivi de l'encaissement des impôts spéciaux et de l'impôt prélevé à la source, estimation des recettes fiscales, établissement de divers statistiques fiscales, gestion de l'agence communale AVS, calcul des tarifs pour les crèches, etc. voyez que les tâches sont nombreuses dans ce service des finances.

Dès la période fiscale 2007 une première rémunération versée par le Canton a été introduite à raison de 7 francs 50 par dossier taxé. En septembre 2010, le Grand Conseil a accepté d'ancrer dans la loi fiscale la collaboration entre les communes et le service cantonal des contributions pour les travaux de taxation. Dès lors, cette rémunération est passé à 15 francs par dossier, donc doublé. Et dès la période 2015 et jusqu'à ce jour, l'Etat du Valais verse aux communes 16 francs par dossier taxé. Pour 2019, les émoluments encaissés pour les travaux de taxation ont représenté 68'800 francs pour notre administration.

Donc, en ce qui concerne les avantages, puisque c'était la seconde question, grâce à la formation suivie CSI 1 et aux séances annuelles dispensées par le Canton, les collaboratrices et collaborateurs de la section communale des contributions disposent de solides connaissances en matière de fiscalité. Les

compétences acquises permettent ainsi de renseigner efficacement les contribuables sédunois qui s'adressent à notre administration et c'est une prestation qui est fortement appréciée par nos citoyennes et citoyens.

En comparaison intercommunale, les taxations réalisées par le personnel communal nous permettent d'être quelque peu en avance sur la progression de la taxation. Cette situation est avantageuse à double titre : premièrement, un plus grand nombre de dossiers taxés nous permet de réaliser de meilleures estimations de nos recettes fiscales lorsque l'on établit des budgets et le bouclage des comptes et puis deuxièmement, le contribuable reçoit ses bordereaux d'impôt plus rapidement. La rémunération versée par l'État du Valais permet de couvrir une bonne partie des coûts liés aux travaux de taxation. On ne couvre pas la totalité mais la grande majorité des coûts est couverte par ces 16 francs aujourd'hui par dossier taxé.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Nous passons maintenant aux questions orales. Madame la Conseillère Mireille Hoffmann Jacquod, vous avez la parole.

XIII- Divers/divers

Hoffmann Jacquod Mireille, Conseillère générale, Les Verts. C'est l'annonce concernant la participation de Sion à la patrouille des glaciers 2022 qui me pousse à poser cette question : où en est la réflexion sur la création d'hébergement touristique pour jeunes et hôtes de passage à prix abordable ?

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Nous vous avons dit que nous avons dénoncé le contrat avec l'exploitant actuel qui est la société qui gère les auberges de jeunesse. Nous avons décidé de prolonger ce contrat d'une année pour nous laisser le temps vraiment de réfléchir à l'opérateur qui pourrait gérer l'auberge de jeunesse dans la vision du Conseil général qui est partagée par le Conseil municipal, c'est-à-dire une exploitation annuelle. Cela pourrait se faire sous l'angle d'un appel d'offres éventuel. Il n'y a pas que cette société qui peut gérer les auberges de jeunesse. Il y a des privés qui peuvent le faire. Il y a d'autres associations. Donc, le Conseil municipal aujourd'hui est en train d'étudier un appel d'offres pour la gestion de l'auberge de jeunesse, partant du principe que, de toute façon, elle a une durée de vie limitée sous sa configuration actuelle puisque, vous le savez, dans le cadre du projet de Ronquoz 21, ce bâtiment devrait être démoli pour s'intégrer dans le cadre du futur bâtiment qui sera sur la place sud de la gare.

Bernhard Michaël, Conseiller général, PDC. J'aurais une question concernant la législation de circulation pour les vélos.

Depuis le début de l'année 2021, il existe la possibilité d'apposer une signalisation spécifique qui autorise les cyclistes à tourner à droite aux feux, bien sûr pas partout, mais là où la circulation et le contexte le permettent. Dans certaines villes romandes, on voit cette signalisation spécifique apposée. Ma question : est-ce que ce projet est également en route à Sion ? Où en est ce sujet ?

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. On a analysé cet élément et on s'est aperçu que ces tournées à droite étaient essentiellement sur des routes cantonales.

Donc aujourd'hui, on a interpellé le Canton pour voir avec lui comment on pouvait mettre en place cette nouvelle possibilité. A ma connaissance, je n'ai pas de retour encore du Canton, mais je me renseignerai puis lors d'un prochain plénum, vous apporterai la réponse s'il n'y a pas eu déjà des réalisations.

Carruzzo Sébastien, Conseiller général, Les Verts. Nous avons toutes et tous entendu parler des problèmes de dioxine sur la commune de Lausanne liés à une ancienne usine d'incinération d'ordures. Alors qu'en est-il de l'UTO ? Y a-t-il déjà des analyses qui ont été faites ? Si oui, quels sont les résultats et quelles sont les mesures prises ? Si non, pense-t-on le faire ?

Marclay Raphaël, Conseiller municipal, PLR. Je n'ai pas de réponse précise à apporter à votre question. En tant que Président du comité de direction de l'UTO je vais demander un point de situation à l'UTO qui vous sera transmis ici en plénum. Vous aurez ainsi une réponse plus exacte.

Andrey-Berclaz Marlyne, Conseillère générale, PS. J'avais posé une question écrite par rapport à nos données qui se trouvent sur le site, aux données personnelles de chaque Conseiller général. Est-ce que vous avez une réponse par rapport aux données personnelles qui sont sur le site ?

En effet, sur le site, pour présenter chacun des Conseillers généraux, il y a des données personnelles comme le no de natel ou l'adresse privée. Je ne sais plus car je peux confondre avec le site du Grand meConseil car il y a le même problème. En fait, pour nous atteindre, nous avons tous une adresse e-mail qui est suffisante.

Varone Philippe, Président de la Ville de Sion. Aujourd'hui il n'y a pas de no de natel. Il y a uniquement l'adresse mail @sion.ch. Vous avez reçu des indications de notre responsable informatique. Par contre, il y a votre adresse privée. Or c'est cette adresse-là que vous auriez souhaité de ne plus voir apparaître.

Je vais prendre ce point, l'analyser et je me permettrai d'interpeller le bureau lors d'une prochaine invitation pour voir si c'est un avis partagé.

Rossier Virginie, Présidente du conseil général, PDC. Y a-t-il encore des questions ? Si tel n'est pas le cas, je vous rappelle de prendre vos cartes avant de partir et je vous souhaite une très belle soirée. Merci.

Sion, le 7 décembre 2021

La Présidente



Virginie Rossier

La Secrétaire



Christine Bourban Carthoblaz

LISTE DES PRESENCES DU 12.10.2021

Présents

Nbre	Nom	Nom	Parti
1	Andrey	Michel	LES VERTS
2	Andrey Berclaz	Marlyne	PS
3	Antonioli	Florence	PDC
4	Baeriswyl	Aline	PS
5	Barras-Dusseux	Gabrielle	UDC
6	Bernhard	Michaël	PDC
7	Bianchi	Killian	PS
8	Boand	Vincent	UDC
9	Bornet	Patrick	PLR
10	Bornet-Studer	Ruth	PLR
11	Bourban Carthoblaz	Christine	PLR
12	Bourban-Mathis	Sophie	PDC
13	Carruzzo	Sébastien	LES VERTS
14	Courtine Mudry	Ariane	LES VERTS
15	de Lavallaz	Valérie	PDC
16	Dubuis	Alexandre	LES VERTS
17	Duroux	Christophe	PDC
18	Frily	Gabrielle	LES VERTS
19	Gaillard	Marie	PDC
20	Genin	Thierry	LES VERTS
21	Georges	Bérénice	PS
22	Gianadda	Isabelle	PDC
23	Guex-Crosier	Johanne	PS
24	Haefliger	Stéphane	PDC
25	Hofmann Jacquod	Mireille	LES VERTS
26	Juillerat	Olivier	PLR
27	Kuchler	Fabien	PLR
28	Kuchler-Mayor	Noémie	PLR
29	Lauener	Georges	UDC
30	Mabillard	Jean Paul	LES VERTS

Nbre	Nom	Nom	Parti
31	Meyer	François	PLR
32	Micheloud	Benoît	PDC
33	Micheloud	Florian	PDC
34	Mirailles	Christian	LES VERTS
35	Moren	Jean-Philippe	PDC
36	Mukuna	Gabriel Akanga	PDC
37	Paladini	Chantal	PLR
38	Pellissier	Valentin	PLR
39	Perruchoud	Stéphanie	PDC
40	Pfister	Brigitte	LES VERTS
41	Pitteloud	Christian	PDC
42	Pitteloud	Christophe	PDC
43	Pitteloud Rey	Nathalie	LES VERTS
44	Reist	Martin	UDC
45	Rey	Charles-André	PDC
46	Rossier	Virginie	PDC
47	Sierro	Christophe	PDC
48	Sierro Fardel	Christelle	PLR
49	Siggen	Patrick	PDC
50	Stalder	Thierry	PLR
51	Tavernier	Jérôme	PLR
52	Thiesoz Reynard	Annie	LES VERTS
53	Tornay-Bonvin	Aude	PS
54	Ulrich	Daniel	PLR
55	Vergères	Marion	UDC
56	Vergères	Pierre Michel	UDC
57	Vuissoz	Grégoire	PS
58	Zumstein	Alain	PLR
59			
60			

Excusés

Nbre	Nom	Nom	Parti
1	Gillioz	Fernand	PLR
2	Salamolard	Sébastien	PS
3			
4			

Nbre	Nom	Nom	Parti
5			
6			
7			
8			

Absents

Nbre	Nom	Nom	Parti
1			
2			

Nbre	Nom	Nom	Parti
5			
6			