



**RAPPORT**  
**DU CONSEIL MUNICIPAL**  
**AU**  
**CONSEIL GENERAL**

Traitement du postulat pour une étude de faisabilité  
concernant la gratuité de l'accès aux bus sierrois  
(développé et accepté en séance du Conseil général du 12.06.2024)

Décembre 2024



Le postulat interpartis, dont le texte suit, a été déposé par Mesdames Maryse Bétrisey Zufferey, Natacha Bonvin, Daria Moulin, Fanny Bürcher, Nadine Ducrey Sanchez et Lysiane Premand-Tissières ainsi que par Messieurs Fabien Robyr, Eric Vouardoux et Julien Beney, tous conseillers-ères généraux.

Ce postulat intitulé « **Etude de faisabilité concernant la gratuité de l'accès aux bus sierrois** » a été accepté par le Conseil général lors du plénum du **12 juin 2024**. Il appartient donc au Conseil municipal d'y donner suite par le dépôt du présent rapport dans un délai de six mois en application de l'article 38 du règlement du Conseil général de 2024.

## **1 TEXTE DU POSTULAT**

### *Etude de faisabilité concernant la gratuité de l'accès aux bus sierrois*

*Postulat interpartis – Conseil Général*

*mai 2024*

*Lors de l'examen des comptes 2023 de la Ville, plusieurs élue (e)(s) ont remarqué que les bus sierrois enregistrent des recettes (bus et abonnements) à hauteur d'environ CHF 265'000.- et ce alors que leurs coûts générés se monte à environ CHF 2'000'000.- (moyennes des comptes sur les années 2022 et 2023).*

*La disproportion apparaît immédiatement comme évidente, et à l'heure de développer une mobilité plus douce, et plus respectueuse de l'humain et de l'environnement, les soussigné (e)(s) présente le présent postulat afin que le Conseil communal étudie :*

- *Les coûts qui seraient à charges de la Ville si les bus sierrois étaient gratuits, aussi bien en termes de déficit de recettes, que d'éventuels charges supplémentaires.*
- *La possibilité matérielle de prévoir une telle gratuité à l'aube du renouvellement de la concession*

*Il convient de rappeler que d'autres communes ont déjà eu l'occasion de prévoir un tel mécanisme, parfois à certains horaires, parfois pour certains catégories d'usagers, et que les statistiques aussi bien d'utilisation que de satisfaction se sont révélées encourageantes.*

*Les progrès pour la Ville seraient nombreux ; l'encouragement à la mobilité collective, plutôt qu'individuelle motorisée permet de soulager le centre-ville de la pollution et de l'encombrement et favorise d'autant l'attractivité touristique et économique. Plus encore, une telle mesure ancre également les transports publics dans la pratique mobilière aussi bien des plus jeunes que des aîné (e)(s). Enfin, à travers ce postulat, il s'agit également de montrer que Sierre sait rester novatrice et innovante. C'est dans cette optique et vers l'avenir que la Ville peut et doit se tourner.*

## 2 REPONSE

### 2.1 Cadre général

#### 2.1.1 Contexte législatif

Au niveau de la législation fédérale supérieure, la gratuité des transports publics est problématique car elle est en contradiction avec l'article 81a, al. 2 de la constitution fédérale (RS 101), qui stipule que « **Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts** ».

La mise en œuvre d'un système de transports publics est de plus extrêmement règlementée et soumise aux exigences d'un florilège de bases légales fédérales. L'Office fédéral des transports, à qui est notamment confié la surveillance des entreprises de transports publics, se base sur la liste (non exhaustive) suivante :

Abréviation	Titre	Recueil systématique
OTPE	Ordonnance sur les transports prioritaires dans des situations exceptionnelles	RS 531.40
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière	RS 741.01
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière	RS 741.11
OACP	Ordonnance réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route	RS 741.521
OEIT	Ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports	RS 742.161
LEnTR	Loi fédérale sur les entreprises de transport par route	RS 744.10
OTVM	Ordonnance sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route	RS 744.103
LTV	Loi sur le transport de voyageurs	RS 745.1
OTV	Ordonnance sur le transport de voyageurs	RS 745.11
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics	RS 745.2
OOST	Ordonnance sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics	RS 745.21
LDT	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics	RS 822.21
OLDT	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail	RS 822.211
OLT 3	Ordonnance 3 relative à la loi sur le travail	RS 822.113
OLT 5	Ordonnance 5 relative à la loi sur le travail	RS 822.115

Des exigences strictes y sont fixées que ce soit au niveau du matériel roulant, de la sécurité, des horaires de travail des conducteurs, du droit d'exploiter des lignes de bus tout comme sur l'établissement des titres de transports. A ces éléments s'ajoutent également les conventions fédérales permettant la reconnaissance des abonnements généraux ou demi-tarif par exemple ou l'intégration des horaires dans les plateformes CFF en ligne.

Finalement la Loi cantonale sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne (**LTPMDQuot**) retranscrit les exigences et l'organisation applicable en la matière en Valais.

Chaque niveau de ces couches réglementaires part du principe que le transport de voyageurs constitue en quelque sorte un contrat entre le client et l'entreprise de transport. Ce contrat s'accompagne de nombreuses obligations de la part du prestataire de service et en contrepartie l'utilisateur paie une participation aux coûts qui se matérialise par un titre de transport.



L'introduction d'une gratuité dans les transports publics se heurte donc en premier lieu à un écueil juridique majeur car ce principe se poserait en contradiction avec le socle législatif gérant ce domaine et cela déjà au niveau constitutionnel.

A ce titre l'Office fédéral des transports (**OFT**), sollicité à ce sujet, rappelle que suite à l'avis de droit qu'il avait sollicité « ... le professeur Dr. F. Uhlmann et l'avocate J. Bukovac ont constaté en 2022 que, du point de vue du droit constitutionnel, la gratuité des transports publics pose problème lorsque, en contradiction avec l'art. 81a, al. 2, de la Constitution fédérale (Cst. ; RS 101), un groupe de population important est entièrement déchargé des coûts des transports publics sans contribuer au financement sous une autre forme (p. ex. dans les régions touristiques) ou lorsque le privilège accordé à ce groupe de population peut se fonder sur une autre norme du droit constitutionnel qui prime sur le principe de l'art. 81a, al. 2, Cst. ».

Il apparaît donc très rapidement que la question de la gratuité ne peut être abordée sans évoquer la question du traitement légal de l'imputation des coûts ainsi que la manière dont ils seraient couverts au profit des seuls usagers des transports publics.

A titre informatif on peut relever que, sur la base des chiffres globaux de l'ensemble des transports publics (tous modes + voyageurs et marchandises) au niveau suisse, le service d'information pour les transports publics (LITRA) annonce que le financement des transports publics se fonde pour 2/3 sur les contributions directes des bénéficiaires. (source « Les transports en chiffres », édition 2024 ; août 24).

### **2.1.2 Position de la faïtière des transports**

Organisation faïtière des entreprises de transport public, l'Union des transports publics (**UTP**) compte environ 130 membres ordinaires (entreprises de transport) et 180 membres « amis » du monde de l'industrie et de l'économie. Ses buts annoncés sont :

- Défense des intérêts de ses membres vis-à-vis de la politique, des autorités et des tiers
- Coordination des entreprises de transport dans le cadre de tâches d'intérêt national
- Plate-forme pour l'échange d'expériences entre entreprises de transport
- Promotion de transports publics orientés vers le client

Bien que cette organisation représente en priorité les entreprises de transport, elle permet également de coordonner les réponses aux attentes de la clientèle en posant par exemple les bases qui ont grandement contribué au développement des systèmes d'horaires cadencés interconnectés, d'abonnement généraux ou de développement de l'Alliance Swisspass par exemple. Dès lors il est intéressant de prendre connaissance de la position de l'UTP sur la question de la gratuité des transports publics publiée sur son site (<https://www.voev.ch/> état décembre 24).

*Des projets communaux, cantonaux et nationaux demandant la gratuité des transports publics voient régulièrement le jour en Suisse depuis les années 1970. Aucun n'a eu la moindre chance jusqu'à présent sur le plan politique, que ce soit devant les Parlements ou lors de votations populaires. La branche des transports publics rejette pour sa part le principe de transports publics gratuits, ceci pour les raisons suivantes :*

- *Il n'existe pas de transports publics réellement gratuits. Toute chose a son prix et les coûts demeurent. Ils augmenteraient même si la gratuité attirait bel et bien davantage de voyageurs. La charge financière pour les pouvoirs publics, et donc pour le contribuable, croîtrait par conséquent. Aujourd'hui, en Suisse, la clientèle, les pouvoirs publics et les sociétés de transports publics assument les coûts des TP de manière solidaire. En cas de mise en place de TP gratuits, ce sont uniquement les pouvoirs publics qui devraient assumer l'entier de ces coûts. Cela signifie que tous les habitants du pays, qu'ils vivent dans des zones urbaines bien desservies ou dans des régions périphériques, subiraient une charge financière supplémentaire, ceci sans tenir compte de leur degré d'utilisation des TP.*

- *Les transports publics perdraient un important moyen de guidage : il ne serait plus possible de diriger la clientèle vers des relations faiblement fréquentées au moyen d'offres dégriffées.*
- *Aux heures de pointe, en particulier dans les agglomérations, les capacités des transports publics sont aujourd'hui déjà à leur limite. La disparition de l'instrument de guidage que constitue le prix et l'augmentation attendue de la fréquentation accentueraient ce problème, ce qui aurait des effets directs sur la qualité, la ponctualité et par conséquent la satisfaction de la clientèle.*
- *Des transports publics gratuits ne signifient pas davantage de durabilité et de protection de l'environnement. Tous les exemples d'essais de gratuité des TP à l'étranger (Vienne, Tallinn, Hasselt, Liechtenstein ou Luxembourg) indiquent qu'il ne se produit pas de transfert en tant que tel du trafic individuel motorisé vers les transports publics. Au lieu de cela, le danger est que ce soient principalement des adeptes du trafic lent qui se tournent vers les TP plutôt que des personnes motorisées. En fin de compte, les TP gratuits ne contribueraient certainement pas de manière notable à réduire l'impact environnemental du trafic.*
- *Le principal facteur décisif du succès des TP n'est pas le prix d'une offre, mais sa qualité. Fournir des prestations de qualité est la tâche des entreprises de transports publics. L'absence de recettes péjorerait la capacité des entreprises de développer de bons TP. Se caractérisant actuellement par une excellente qualité et une desserte de tout le territoire, les TP suisses constituent un facteur important de la compétitivité du pays. Cela doit cependant avoir sa valeur : en effet, ce qui ne coûte rien ne vaut rien.*

Nonobstant l'orientation clairement opposée à une introduction d'une gratuité des transports publics de cette prise de position, elle a le mérite de soulever la question de l'iniquité que constituerait la prise en charge des coûts par une partie de la population indépendamment du recours au service proposé. Si la question du « guidage » des passagers sur les créneaux moins fréquentés ne relève certes pas de la même pertinence au niveau urbain que pour une planification nationale, les constats concernant le report des usagers des transports motorisés individuels sur les transports publics semblent pour le moins mitigés.

### **2.1.3 Contextualisation régionale**

Bien que les commanditaires des réseaux urbains de bus demeurent indépendants dans leur choix de gestion, la politique menée au niveau de l'agglomération pour promouvoir et développer les transports publics, justifie que l'Agglo Valais central soit également consultée. Cette consultation revêt une importance encore plus grande depuis la mise en place d'Isireso en décembre 2024. Ce premier pas vise notamment à offrir une identité commune et coordonnée des transports publics dans l'agglomération.

Dans les faits Isireso-Sierre trouvera une première application concrète avec la conclusion d'une entente tarifaire qui regroupe désormais les transports publics des communes de Chippis, Chalais et de la Ville de Sierre. Un tarif unique sera désormais appliqué par les quatre compagnies desservant ce secteur. Cette entente n'est possible que via un système de compensation financière permettant aux compagnies d'effacer les effets financiers de la liberté de choix, laissée aux usagers, d'emprunter le bus de leur choix.



Dans ce cadre, l'Agglo Valais central a été interpellée sur la question soulevée par le postulat et s'est positionnée de la manière suivante :

*« D'un point de vue technique, l'Agglo Valais central reste sceptique sur la question de la gratuité des transports publics. En effet, il est tout d'abord important de rappeler qu'il n'existe pas de transports publics réellement gratuits. Toute chose a son prix et les coûts fixes (véhicules, chauffeurs, etc.) demeureront. Nous pouvons même imaginer que ceux-ci augmenteraient si la gratuité attirait bel et bien davantage de voyageurs. La charge financière pour les pouvoirs publics, et donc pour le contribuable, croîtrait par conséquent. Les études sur le sujet ont également démontré que le facteur décisif du succès des transports publics ne dépend pas en priorité du tarif, mais de l'offre à disposition. Il est donc préférable de garder un prix de billet attractif et d'utiliser les recettes engendrées pour augmenter petit à petit l'offre plutôt que d'instaurer une gratuité. Finalement, avec l'entrée en vigueur d'Isireso Sierre, cette gratuité devrait également se mettre en place sur les autres lignes desservant la zone sierroise (SMC, CarPostal et LLB). Ces lignes étant financées par le trafic régional, la Ville de Sierre devrait compenser les pertes de recettes engendrées par cette gratuité. »*

La Section transports publics du Service cantonal de la mobilité a également été sollicitée et invitée à se prononcer sur une éventuelle introduction de la gratuité sur les bus sierrois. La prise de position de ce service spécialisé, rejoint les éléments précédemment cités. Y sont relevés notamment la contradiction avec la base constitutionnelle et surtout l'extrême prudence avec laquelle il faut attendre un report modal significatif du trafic motorisé vers les transports publics en fonction des observations faites sur des essais à l'étranger. Le service considère une telle mesure *« comme très coûteuse avec une faible efficacité »* tout en relevant que ces *« coûts importants devraient être supportés par les pouvoirs publics et donc également le contribuable »*.

Il convient de plus de rappeler que, pour le trafic régional de voyageurs (**TRV**) et *conformément au droit fédéral, l'Etat octroie des subventions à des entreprises de transport pour les coûts non couverts planifiés* (LTPMDQuot, art 11, ch 1). Par contre pour ce qui concerne le trafic d'agglomération et le trafic urbain, auxquels se rattache l'exploitation des bus sierrois, *les communes concernées prennent en charge les coûts non couverts planifiés des entreprises de transport et l'Etat peut participer au financement communal* (LTPMDQuot, art 21, ch 1-2). En l'occurrence le niveau de subvention serait au minimum revu à la baisse comme cela sera développé au point 2.2.4 ci-après.

Le choix d'une gratuité sur le réseau urbain aurait donc des conséquences tant sur les compensations liées aux accord conventionnels visant à faciliter l'usage courant des clients que sur les subventions cantonales.



## 2.2 Conséquences de la gratuité

### 2.2.1 Situation financière

Les éléments publiés de la rubrique comptable « 623 - Trafic d'agglomération » sont rappelés dans le tableau suivant :

		Budget 2025		Budget 2024		Comptes 2023	
		Charges	Revenus	Charges	Revenus	Charges	Revenus
<b>623</b>	<b>TRAFIC D'AGGLOMERATION</b>						
6230.3102.00	Billets, horaires, divers	28'000.00		9'000.00		9'225.28	
6230.3130.00	Frais administratifs et de contrôle	55'000.00		15'000.00		15'508.80	
6230.3130.01	Transports publics, Bus sierrois	2'313'000.00		2'169'000.00		1'945'117.25	
6230.3143.00	Places d'arrêts et abris	2'000.00		2'000.00		200.00	
6230.3910.00	Salaires	94'000.00		93'000.00		98'397.10	
6230.4240.00	Abonnements, tickets		300'000.00		275'000.00		286'837.85
6230.4470.00	Publicité Bus sierrois		30'000.00		26'000.00		25'009.10
6230.4631.00	Subventions transports publics		610'000.00		610'000.00		511'200.00
6230.4632.00	Participation communes desservies		70'000.00		70'000.00		68'663.30
6230.4910.00	Participation des écoles		96'000.00		56'000.00		54'282.20
<b>623</b>	<b>TOTAL</b>	<b>2'492'000.00</b>	<b>1'106'000.00</b>	<b>2'288'000.00</b>	<b>1'037'000.00</b>	<b>2'068'448.43</b>	<b>945'992.45</b>

L'insuffisance de financement de cette rubrique s'élevait, pour les derniers comptes validés, à CHF 1'122'455.98. Pour les budgets 24 et 25 ce montant serait en moyenne d'un peu plus de CHF 1'130'000.–. On peut donc raisonnablement tabler sur un manque actuel de couverture des charges de l'ordre de 1.1 million de francs pour estimer les impacts que pourrait avoir l'introduction de la gratuité dans les bus sierrois.

### 2.2.2 Impact sur l'entente tarifaire

Comme déjà mentionné, depuis le 15 décembre 2024, une entente tarifaire entre les quatre compagnies circulant dans la région entre la Ville de Sierre, Chippis et Chalais est effective. Cette entente permet aux usagers de circuler sur l'ensemble des bus desservant le secteur couvert par les bus sierrois avec un titre de transport unique reconnu par toutes les compagnies.

Dans ce contexte, une gratuité limitée aux seuls bus sierrois n'est plus envisageable car elle devrait être appliquée dans le cadre de cet accord conventionnel à l'ensemble des autres compagnies. Il conviendrait dès lors de compenser les pertes de recettes subies tant par les trois autres compagnies parties prenantes à cet accord (CarPostal, SMC, LLB) mais également vérifier avec les communes de Chippis et Chalais dans quelle mesure leur participation financière au système de rééquilibrage suivrait les principes fixés par Sierre.

La Ville de Sierre serait dès lors dans l'obligation de couvrir les pertes de recettes des compagnies de transport régional de voyageurs. Bien que difficile à fixer de manière anticipée (dépendantes d'enquêtes de fréquentation), les projections réalisées sur la base des tarifs du service direct (correspond au tarif fixé au niveau fédéral pour les concessionnaires bénéficiant de subventions fédérales) laissent entrevoir que les recettes globales de ces trois compagnies sur le périmètre Isireso-Sierre devait avoisiner CHF 50'000.– sur la base 2021. Comme les fréquentations sont déjà en augmentation depuis le COVID et que cette entente a pour objectif de faciliter l'usage des transports publics, cette augmentation devrait se poursuivre et il a été admis, qu'à terme, ce montant pourrait doubler. Il s'agirait dès lors pour la Ville de Sierre de devoir entièrement compenser cette perte de recettes sans garantie d'une participation des communes voisines.



### **2.2.3 Impact sur les participations des communes desservies**

La ligne n°1 des Bus Sierrois est exploitée sur le territoire de la commune de Chalais et dessert des infrastructures de cette commune (arrêts Téléphérique et Bozon). Cette extension de ligne avait été rendue possible moyennant une participation financière de la commune de Chalais, calculée sur une proportion des charges d'exploitation de la ligne 1 diminuées des recettes engendrées. En l'absence de recette, il serait difficile de calculer cette participation mais il semble raisonnable que dans le meilleur des cas elle serait bloquée et ne tiendrait pas compte d'éventuelle augmentation de l'offre sur cette ligne.

Enfin et comme énoncé au point 2.2.2, avec l'entente tarifaire entrée en vigueur, la Ville de Sierre serait dans l'obligation de couvrir les pertes de recettes des compagnies TRV. L'actuelle convention prévoit une répartition de ces pertes en fonction notamment de la desserte des trois communes concernées. Même si leur participation est marginale par rapport à celle de Sierre, il semble pour le moins illusoire de penser que les communes de Chalais et Chippis accepteront de voir cette part augmenter et les quelque CHF 100'000.- de pertes occasionnées par un doublement théorique des usagers, seraient portés entièrement à charge de la Ville de Sierre.

### **2.2.4 Impact sur les subventions cantonales**

La majorité des recettes enregistrées découle des subventions allouées par le Canton (rubrique 6230.4631.00 - Subventions transports publics). Elles représentent le 30 % des coûts non couverts reconnus.

Dans sa prise de position la section transports publics du Canton annonce que « en cas de gratuité, des recettes virtuelles devraient donc être calculées à l'aide d'un prix moyen du billet virtuel par voyageur ». Concrètement cela engendrerait une diminution des coûts non-couverts planifiés et par conséquent de la subvention cantonale. Cette diminution (estimée de l'ordre de 15% des subventions actuelles) pourrait faire perdre des recettes de CHF 80'000.- à CHF 100'000.- à terme.

### **2.2.5 Conséquences financières**

S'agissant d'extrapolations exploratoires, seuls des ordres de grandeurs ont été retenus pour procéder à une estimation des impacts financiers de l'introduction d'une gratuité des bus sierrois.

En admettant, à terme, des charges globales situées entre environ 2.4 à 2.5 millions pour les cadences actuelles, les recettes potentielles seraient amputées des montants portés aux rubriques 6230.4240.00 - Abonnements, tickets et 6230.4910.00 - Participation des écoles. Le compte de recettes 6230.4631.00 - Subventions transports publics serait diminué.

Les comptes 6230.4632.00 - Participation communes desservies et 6230.4470.00 - Publicité Bus sierrois devraient au mieux demeurer stables si pas contestés par les communes voisines.

Les recettes enregistrées dans les comptes pourraient ainsi être réduites au minimum de 50 % de leur montant actuel (base budget 2025) ce qui porterait à peu de chose près le déficit de ce groupe de comptes à un montant équivalent à 1.8 à 1.9 million de francs au lieu des 1.4 million prévus au budget 2025. Cette estimation sommaire est plutôt optimiste car elle présuppose que le Canton maintienne le principe de subvention des coûts non-couverts et que les communes voisines ne demandent pas de révision de leurs participations.





### 3 Conclusions

Le postulat se fondait sur trois axes principaux pour motiver une demande de gratuité des bus sierrois :

- Les charges supplémentaires que la Municipalité devrait couvrir, représentaient une portion congrue des charges déjà assumées (10 % à 15 %).
- Une telle mesure concourrait à la promotion des transports publics entraînant de facto un report modal des usagers des transports individuels motorisés vers les transports publics.
- Les retours d'expérience étaient annoncés comme très positifs.

Il a ainsi été demandé d'étudier la possibilité matérielle d'une telle introduction ainsi que les conséquences au niveau des coûts à charge de la Ville.

Par les développements précédents, il appert que la faisabilité même d'une telle introduction se heurte à une question de respect du droit. Ce constat que de nombreuses villes ont déjà fait, laisse à penser qu'en l'absence d'une révision globale du système législatif entourant les transports publics, la modification du fondement liant la participation de l'utilisateur aux coûts du service semble voué à l'échec. Sans vouloir forcer le trait, il en irait de même si l'on voulait aller à l'encontre du principe de pollueur-payeur qui fonde nos systèmes de taxation des déchets ou d'épuration des eaux et qui veut que ceux qui sont à la source d'une atteinte environnementale doivent en assumer les coûts de remédiation.

Financièrement, il semble également que l'opération serait bien plus impactante qu'esquissée initialement. Potentiellement, ce système priverait la commune d'au moins un demi-million de francs de recettes soit deux fois plus que ce qui avait été annoncé dans le postulat.

A cette diminution des recettes devrait également être opposée une augmentation de charges liées à l'introduction progressive des principes de développement arrêtés par le Conseil municipal en accord avec les principes définis par l'Agglo Valais central pour l'horizon 2030/2035. Afin de renforcer l'attractivité des lignes urbaines, une cadence uniforme au quart d'heure est ainsi souhaitée ce qui nécessitera une mise en service de véhicules supplémentaires. Des améliorations de l'offre notamment par l'augmentation des dessertes du samedi pour les rendre comparables à celles des jours ouvrés ou encore l'introduction de services dominicaux sont envisagés et auront également des impacts sur les charges à couvrir. Des développements des principes d'entente tarifaire, notamment avec les CFF, sont également évoqués comme cela est déjà le cas pour Sion depuis décembre 2023. Et cela devra également passer par des dépenses compensatoires supplémentaires. Ces éléments n'étant toutefois pas suffisamment aboutis, il n'est pas apparu indiqué de procéder à des approches chiffrées des augmentations de charges y relatives.

Devant tant d'incertitudes touchant tant les aspects de légalité que ceux des impacts financiers, le Conseil municipal ne peut que surseoir au principe d'introduction d'une gratuité à l'occasion du renouvellement de la concession fédérale d'exploitation qui lui est accordée par l'Office fédéral des transports.

Pierre Berthod  
*Président*

Benoît Emery  
*Secrétaire municipal*

Sierre, le 19 décembre 2024