VOTATION CANTONALE

du 29 novembre 2026

1. **Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis du 12 mars 2026**

2. **Initiative populaire cantonale pour un salaire minimum légal**

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

SUR QUOI VOTE-T-ON ?

1. Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis (LSGEAS) du 12 mars 2026

Contexte 5

De quoi s'agit-il ? 6

Qu'est-ce qui va changer avec cette loi ? 7

Les arguments du comité référendaire 8

Les arguments du Conseil d'Etat 11

Texte soumis au vote 14

2. Initiative populaire cantonale pour un salaire minimum légal

De quoi s'agit-il ? 23

Les arguments du comité d'initiative 25

Les arguments du Conseil d'Etat 27

Texte soumis au vote 31

LA PREMIÈRE QUESTION POSÉE :

1. Acceptez-vous la loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis du 12 mars 2026 ?

RECOMMANDATION DE VOTE :

Le Conseil d'Etat et le Grand Conseil du Canton du Valais vous recommandent d'accepter la loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis, adoptée en une seule lecture par le Parlement cantonal en mars 2026, par 103 voix contre 24 et 2 abstentions.

LA DEUXIÈME QUESTION POSÉE :

2. Acceptez-vous l'initiative populaire cantonale pour un salaire minimum légal ?

RECOMMANDATION DE VOTE :

Le Conseil d'Etat et le Grand Conseil du Canton du Valais vous recommandent de refuser l'initiative populaire cantonale pour un salaire minimum légal. Lors de la session de mai 2026, le Parlement cantonal s'est prononcé contre l'initiative par 93 voix contre 33.

LOI SUR LA SOCIÉTÉ DE GESTION ET D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE SION VALAIS-WALLIS (LSGEAS)

CONTEXTE

L'aéroport de Sion Valais-Wallis a été créé en 1934, à l'initiative de la commune de Sion. Dès 1956, à la suite d'un accord conclu entre la Confédération et la commune de Sion, il est devenu une infrastructure à usage mixte civil et militaire. Pendant plus de soixante ans, cette cohabitation a permis le développement de l'aéroport.

A partir de 2013, la Confédération a engagé le retrait progressif des Forces aériennes de Sion. Afin d'anticiper cette évolution, le Conseil d'Etat a mis en place, en 2014, un comité de pilotage chargé d'étudier les conséquences de ce changement et de proposer un nouveau modèle de gouvernance pour l'aéroport.

Depuis le 1er janvier 2018, date du retrait effectif des Forces aériennes, l'aéroport fonctionne avant tout comme un aéroport civil. L'armée peut néanmoins continuer à l'utiliser lorsque ses missions l'exigent.

La Confédération est l'autorité de décision compétente en matière d'aviation. Elle décide du maintien ou de la fermeture d'un aéroport civil, et désigne son exploitant. La Confédération a ainsi confié la gestion de l'aéroport de Sion à la commune de Sion jusqu'en 2031.

C'est dans cette perspective, et afin de prévoir l'après-2031, que le Conseil d'Etat et la commune de Sion ont élaboré et proposé une nouvelle gouvernance pour l'aéroport de Sion.

DE QUOI S'AGIT-IL ?

La population est appelée à se prononcer sur la loi concernant la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis.

Cette loi prévoit la création d'une nouvelle société chargée de gérer et d'exploiter l'aéroport de Sion qui est une infrastructure stratégique pour le Valais. Le capital de cette société sera détenu majoritairement par l'Etat du Valais et la commune de Sion. Des partenaires publics ou privés pourront également y participer, mais les collectivités publiques valaisannes conserveront la majorité des parts et des droits de vote. Le capital de la société s'élèvera à 50 millions de francs, libéré à hauteur de 30 %, dont maximum 12 millions de francs libérés par l'Etat du Valais. La loi laisse la possibilité à l'Etat du Valais d'octroyer un cautionnement et/ou des prêts à la société jusqu'à 30 % de son budget annuel.

La loi définit les missions de cette société, son organisation, sa gouvernance ainsi que les règles de son financement. Elle précise également les tâches d'intérêt public que la société devra assurer. Au sens de la loi, les tâches d'intérêt public sont les activités que la société exerce pour garantir une exploitation sûre, efficiente et durable de l'aéroport, favoriser son intégration territoriale et économique, soutenir l'innovation et contribuer à la protection de l'environnement et de la population. La société, en tant que détenteur de la concession fédérale, veillera au maintien des conditions cadres permettant les activités de sauvetage, du travail aérien, de la sécurité, de la gestion des catastrophes naturelles, de la formation et de l'innovation.

En vertu de la loi soumise au vote, les collectivités publiques indemniseront la nouvelle société uniquement pour ces missions d'intérêt public. La participation financière de la commune de Sion et des communes valaisannes est fixée par la loi. La commune de Sion participera à 20 % de l'indemnité, l'ensemble des autres communes valaisannes à 10 % et le solde de 70 % sera pris en charge par l'Etat du Valais. La part de chaque commune sera calculée en fonction de deux critères, sur le même modèle que pour les routes : le nombre d'habitants et l'offre en nuitées. Ces deux critères auront le même poids dans le calcul.

Le montant versé chaque année à la société sera voté par le Grand Conseil, dans le cadre du budget cantonal, conformément au droit budgétaire ordinaire.

La votation ne porte pas sur le maintien ou la fermeture de l'aéroport. En vertu du droit fédéral, cette compétence est du ressort de la Confédération. Si la concession fédérale ne devait pas être confiée à la société, celle-ci serait dissoute. La votation ne porte pas non plus sur le développement de nouvelles activités aériennes.

QU'EST-CE QUI VA CHANGER AVEC CETTE LOI ?

La nouvelle loi modifie la manière dont l'aéroport est géré, financé, piloté et contrôlé.

Financement
Aujourd'hui, le Canton participe déjà au financement de l'aéroport, à parts égales avec la commune de Sion. Il prend en charge 50% du déficit d'exploitation et 50% des investissements. En revanche, il ne dispose d'aucun moyen pour participer aux décisions concernant l'utilisation de ces fonds. En 2025, le déficit pris en charge par l'Etat du Valais se chiffrait à Fr. 1'401'134.

En cas d'acceptation et dès le transfert de concession à la société, le Canton ne financera plus un déficit d'exploitation. Les collectivités publiques verseront une indemnité à la société, uniquement pour les tâches d'intérêt public qu'elle accomplit et qui sont définies par la loi.

Le financement de cette indemnité sera réparti entre le Canton (70 %), la commune de Sion (20%) et les communes valaisannes (10%). Le montant de cette indemnité sera voté chaque année par le Grand Conseil, dans le cadre du budget cantonal conformément au droit budgétaire ordinaire. Selon les estimations actuelles, l'indemnité attendue oscillerait entre 3 et 6 millions de francs par an en fonction du subventionnement de la Confédération.

Gouvernance
Aujourd'hui, l'aéroport est exploité par la commune de Sion.

En cas d'acceptation, l'exploitation sera confiée à une société dont le Canton et la commune de Sion détiendront ensemble la majorité des parts et des droits de vote. Des partenaires publics et privés pourront également détenir des parts de la société.

Gestion opérationnelle
Aujourd'hui, le Canton participe au financement d'une infrastructure stratégique, sans disposer de rôle dans sa gestion.

En cas d'acceptation, le Canton et la commune de Sion pourront orienter les décisions concernant les missions d'intérêt public assurées par l'aéroport. La société a pour tâches d'intérêt public de notamment contribuer à la protection de la population. La société, en tant que détenteur de la concession fédérale, veillera au maintien des conditions cadres permettant les activités de sauvetage, du travail aérien, de la sécurité, de la gestion des catastrophes naturelles, de la formation et de l'innovation.

Contrôle par le Parlement
Aujourd'hui, le Parlement ne dispose d'aucune information sur la gestion de l'aéroport.

En cas d'acceptation, le Conseil d'Etat rapporte annuellement au Grand Conseil sur le suivi de sa participation au sein de la société gérant l'aéroport, conformément à la législation en vigueur.

LES ARGUMENTS DU COMITÉ RÉFÉRENDAIRE

Non à la loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

Le comité référendaire recommande de rejeter la « Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis ». Les raisons principales :

- Pas d'argent public pour les jets privés ! La loi prévoit de subventionner une infrastructure à l'aide de fonds publics, une infrastructure qui ne profite qu'à une petite minorité privilégiée sur le plan financier ;

- La loi ne prévoit pas de mesures de la protection du climat compte tenu de l'augmentation prévue du nombre de vols ;

- Les retombées économiques pour le canton du Valais sont très incertaines ;

- Les riverains de l'aéroport de Sion sont exposés à des risques accrus alors que la ville de Sion ne dispose pas d'un véritable pouvoir de décision.

Voter « non » à cette loi ne signifie pas dire « non » à l'aéroport de Sion, mais simplement s'opposer à une gestion peu responsable des deniers publics et à un développement incompatible avec les objectifs de mobilité durable du canton. L'aéroport continuerait d'exister et ses missions essentielles, telles que les services de sauvetage, seraient maintenues.

Moins d'un passager par mouvement
L'aéroport de Sion a enregistré en 2025 une moyenne de moins d'un passager par mouvement. Ce chiffre témoigne d'une utilisation importante de l'infrastructure par les jets privés, plutôt que par un trafic répondant à un besoin public. L'adoption de cette loi renforcerait l'orientation de l'aéroport vers les activités liées à une clientèle restreinte et fortunée, ainsi que le financement de ces activités par de l'argent public. Avec cette loi, les contribuables valaisans paieraient deux fois. D'une part, par leurs impôts cantonaux, puisque l'État du Valais financerait 70 % de l'indemnité annuelle (dont le montant est estimé entre 3 et 6 millions de francs par an, sans plafond fixé dans la loi). D'autre part, nous contribuerions au financement de l'aéroport par le biais de nos impôts communaux. La Ville de Sion financerait 20 % de cette indemnité, tandis que les autres communes – de Saint-Gingolph à Oberwald – participeraient collectivement au financement des 10 % restants.

La rentabilité remise en question
Malgré les investissements et les différentes stratégies de développement mises en œuvre au fil des années, l'aéroport de Sion n'a jamais atteint le seuil de rentabilité. Les possibilités de développement d'un trafic aérien commercial important restent limitées par plusieurs facteurs structurels, notamment la situation géographique de l'aéroport et les contraintes liées à son environnement montagneux ainsi que la proximité des grands aéroports internationaux Genève, Zurich et Milan.

Les retombées économiques sur le secteur du tourisme avancées pour justifier la loi doivent être relativisées. En 2025, 4,53 millions de nuitées hôtelières sont enregistrées dans le canton. La même année, 39'587 passagers seulement transitent à l'aéroport de Sion. Seules quelques destinations en profitent : Verbier, Crans-Montana, Zermatt. Ces chiffres illustrent la contribution limitée de l'aéroport au développement touristique du canton et ne sauraient justifier les investissements publics prévus par la loi.

La durabilité manque dans la loi
La nouvelle loi ne prévoit pas de critères suffisamment stricts en matière de durabilité et ne fixe pas de limites claires au développement futur de l'aéroport ni à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Lors des débats au Grand Conseil, toutes les propositions visant à garantir la compatibilité des activités de l'aéroport avec les objectifs climatiques et environnementaux du canton et de la Confédération ont été rejetées. Au contraire : Cette loi a pour objectif de tripler le nombre de mouvements aériens, l'accent étant mis en particulier sur les jets privés qui émettent jusqu'à 30 fois plus de CO_2 par passager qu'un vol de ligne en classe économique. Cette loi entre donc en contradiction avec la « stratégie de gestion des risques climatiques » publiée par le canton en janvier 2026.

Concernant l'impact sur la qualité de vie, la santé et la sécurité des populations riveraines, la loi ne prévoit pas de garanties suffisantes en matière de limitation des nuisances sonores, de prévention des risques liés à l'exploitation de l'aéroport, ni de protection de la population et de l'environnement local. Toutes les propositions de mesures dans ces domaines ont été rejetées par le Grand Conseil. De plus, l'aéroport, initialement situé en périphérie, se trouve aujourd'hui au cœur d'une zone largement urbanisée, le quartier des Ronquoz. L'historique de plusieurs accidents aériens survenus à Sion, dont certains ont eu des conséquences en pleine zone habitée, rappelle que le risque ne peut être ignoré.

Avec cette nouvelle loi, la Ville de Sion perdrait une grande partie de son influence sur une infrastructure située sur son territoire, le Grand Conseil ayant refusé un amendement permettant d'introduire le droit de veto. Avec une participation limitée à 20 % au capital, sans droit de veto ni minorité de blocage au sein du conseil d'administration, la Ville de Sion ne disposerait pas de moyens suffisants pour influencer les décisions stratégiques relatives au développement de l'aéroport, alors même que sa population serait directement concernée par les conséquences de son exploitation.

L'aéroport n'est pas remis en cause
Il est essentiel de rappeler que le rejet de cette loi n'entraînerait nullement la disparition de l'aéroport de Sion. Au contraire, un vote négatif aurait pour effet de maintenir l'infrastructure dans son état actuel, sans remettre en cause les missions qu'elle assure déjà, en particulier les activités de sécurité civile et de sauvetage aérien dont l'importance est capitale pour un canton alpin comme le Valais.

Les investissements publics, en revanche, ne doivent pas servir à promouvoir les jets privés, mais à profiter à la population valaisanne et être orientés vers des solutions de mobilité durable, favorisant un tourisme de qualité tout en étant compatibles avec les objectifs environnementaux du canton.

Pour l'ensemble de ces raisons, le comité référendaire invite les Valaisannes et les Valaisans à rejeter la « Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion ». Ce projet ne répond pas aux enjeux actuels en matière de mobilité, de gestion responsable des ressources publiques ainsi que de protection du climat et de l'environnement. En revanche, un refus de la loi permettrait de préserver les missions essentielles comme le sauvetage aérien tout en favorisant une approche de la mobilité et du développement touristique qui soit davantage en adéquation avec les objectifs économiques, sociaux et climatiques du canton du Valais.

Site web : www.referendum-aeroport-sion.ch

Le comité référendaire

LES ARGUMENTS DU CONSEIL D'ETAT

Une Infrastructure stratégique au service de l'ensemble de la population valaisanne

Le rôle de l'aéroport de Sion ne se limite pas au trafic commercial : il participe quotidiennement à des missions qui bénéficient à l'ensemble de la population valaisanne et compte 43,7 % de surface de compensation écologique, soit 48,7 sur 111 hectares.

Il permet les interventions de sauvetage en montagne, les transports sanitaires, le ravitaillement des cabanes alpines, les travaux aériens indispensables à l'entretien des infrastructures de montagne, ainsi que de nombreuses missions liées à la sécurité et à la protection de la population. Il permet la formation de pilotes notamment dans le domaine du sauvetage alpin. Environ quatre vols sur cinq concernent ce type de services.

Le Valais est un canton alpin particulièrement exposé aux dangers naturels. Lors d'événements exceptionnels tels que des éboulements, des avalanches, des inondations ou des glissements de terrain, certaines régions peuvent devenir temporairement inaccessibles par voie terrestre. Une infrastructure aéronautique opérationnelle représente donc un élément essentiel du dispositif cantonal de gestion des crises.

Dans le cadre de la stratégie fédérale visant la neutralité carbone du trafic aérien à l'horizon 2050, l'aéroport de Sion se positionne comme plateforme d'expérimentation et de développement de nouvelles technologies aéronautiques. Il accueille un centre de formation d'apprentis polymécaniciens, qui travaille déjà sur les technologies développées par H55, entreprise pionnière dans le domaine de l'aviation électrique. En collaborant avec le Campus Energypolis et le futur Centre national des énergies vertes, l'aéroport de Sion a le potentiel de devenir un pôle d'innovation et de décarbonation du transport aérien.

Quels sont les atouts de cette nouvelle loi ?

1. Une nouvelle gouvernance pour garantir la maîtrise publique de l'aéroport
La société prévue par cette loi sera majoritairement détenue par l'Etat du Valais et la commune de Sion, avec un minimum de respectivement 34 % et 20 % des parts de la société. Cette majorité garantit que les collectivités publiques valaisannes conserveront un rôle déterminant dans les décisions concernant cette infrastructure stratégique.

La part restante et minoritaire pourra être acquise par la Confédération, d'autres collectivités publiques, des institutions valaisannes ou des investisseurs privés.

2. Une société qui défend les intérêts publics
La société créée par la loi aura pour mission de servir les intérêts du Valais et de sa population. Elle sera chargée d'assurer les tâches d'intérêt public liées à l'aéroport. Ces tâches concernent les activités exercées par la société pour garantir une exploitation sûre, efficace et durable de l'infrastructure, veiller à sa bonne intégration dans le canton, soutenir son développement au service de l'économie valaisanne et tenir compte des enjeux environnementaux ainsi que de la protection de la population.

En tant qu'actionnaires majoritaires de la société, l'Etat du Valais et la commune de Sion pourront orienter les décisions concernant les missions d'intérêt public assurées par l'aéroport. La société, en tant que détenteur de la concession fédérale, veillera au maintien des conditions cadres permettant les activités de sauvetage, du travail aérien, de la sécurité, de la gestion des catastrophes naturelles, de la formation et de l'innovation. Les choix stratégiques de la société seront ainsi guidés par les intérêts de la population valaisanne.

3. Un meilleur contrôle des finances publiques
Aujourd'hui déjà, la population valaisanne participe au financement de l'aéroport de Sion. En vertu de la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne, l'Etat du Valais prend en charge 50% du déficit d'exploitation et 50% des investissements de l'aéroport.
En revanche, le Canton n'a aucune possibilité de participer aux décisions concernant l'utilisation de ces fonds.

A travers cette loi et dès le transfert de concession à la société, l'Etat du Valais ne financera plus un déficit d'exploitation. La société sera indemnisée par les collectivités publiques uniquement pour les tâches d'intérêt public qu'elle accomplit.

Le montant annuel de l'indemnité octroyée à la société sera voté par le Grand Conseil dans le cadre du budget de l'Etat du Valais conformément au droit budgétaire ordinaire. Par ailleurs, le Conseil d'Etat présentera chaque année au Grand Conseil un rapport sur le suivi de sa participation dans la société conformément à la législation en vigueur.

Un avenir incertain après 2031
En cas de refus de la loi, le fonctionnement actuel de l'aéroport resterait inchangé jusqu'en 2031. La commune de Sion continuerait d'en assurer la gestion jusqu'à cette date. La participation financière de l'Etat du Valais resterait inchangée conformément à la législation actuelle et l'Etat ne disposerait toujours pas de pouvoir de décision quant à l'utilisation de l'argent public.

Dès 2031, l'avenir de la gestion de l'aéroport est incertain, les décisions relevant alors principalement de la Confédération. Pour la partie civile, celle-ci pourrait confier l'exploitation de l'aéroport à un autre gestionnaire. Ce dernier serait libre d'orienter les activités développées sur le site, sans que l'État du Valais puisse intervenir dans ces choix. Il pourrait également privilégier des activités jugées plus rentables.

Pour la partie militaire, l'aéroport de Sion conserverait son rôle d'aérodrome de dégagement. En l'absence d'une exploitation civile, la Confédération pourrait décider d'y réaffecter des activités militaires, avec les nuisances que cela implique, l'armée étant propriétaire de 77 % des terrains et des infrastructures de l'aéroport.

En conclusion, une solution équilibrée
Cette loi ne vise pas une extension des activités aériennes, mais une optimisation de l'organisation d'une infrastructure existante. Elle permet d'assurer la maîtrise publique, d'améliorer la gouvernance, de clarifier les responsabilités et de garantir une utilisation plus transparente des ressources financières.

Le Conseil d'Etat estime qu'une infrastructure aussi importante pour la sécurité, les secours, la formation, l'innovation et le développement économique du canton doit rester majoritairement pilotée par les collectivités publiques. Selon lui, la loi offre la meilleure garantie pour préserver cette maîtrise publique et faire en sorte que l'aéroport continue de servir en priorité les intérêts du Valais et de sa population.

TEXTE SOUMIS AU VOTE

Référendum

Loi
sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis (LSGEAS)

du 12.03.2026

Actes législatifs concernés par ce projet (RS numéros)
Nouveau: **740.3**
Modifié: 740.1
Abrogé: –

Le Grand Conseil du canton du Valais

vu les articles 15 alinéa 1 lettres a et b, 31 alinéa 1 lettre a, 38 alinéa 1 et 42 alinéa 1 de la Constitution cantonale;

vu les articles 620 à 763 de la loi fédérale complétant le Code civil suisse du 30 mars 1911 (Livre cinquième: Droit des obligations; CO);

vu la loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948 (LA);

vu la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT);

vu la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE);

vu la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO2 du 23 décembre 2011 (loi sur le CO2);

vu la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique du 30 septembre 2022 (LCI);

vu l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique du 23 novembre 1994 (OSIA);

vu la loi sur la gestion et le contrôle administratifs et financiers du canton du 24 juin 1980 (LGCAF);

vu la loi sur les subventions du 13 novembre 1995 (LSub);

vu la loi sur les participations de l'Etat à des personnes morales et autres entités du 17 mars 2011 (LPartEt);

vu la loi sur les transports publics et la mobilité douce quotidienne du 15 septembre 2022 (LTPMDQuot);

sur la proposition du Conseil d'Etat,

ordonne: [1])

I.
L'acte législatif intitulé Loi sur la société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis (LSGEAS) est publié en tant que nouvel acte législatif.

1 Dispositions générales

Art. 1 Buts
[1] La présente loi a pour buts de:

a) créer une société chargée de gérer et d'exploiter l'aéroport sis à Sion (ci-après: l'aéroport);

b) définir les missions, les tâches d'intérêt public et l'organisation de cette société;

c) fixer l'indemnité de l'Etat du Valais ainsi que la contribution de la commune municipale de Sion et des communes valaisannes;

d) définir la participation de l'Etat du Valais au sens de la loi sur les participations de l'Etat à des personnes morales et autres entités (LPartEt).

Art. 2 Champ d'application
[1] La présente loi s'applique à la société anonyme de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion Valais-Wallis (ci-après: la société).

[2] Elle régit les relations entre l'Etat du Valais, la société, les communes valaisannes et les autres partenaires publics ou privés impliqués dans l'exploitation ou le développement de l'aéroport.

[3] Elle s'applique également, le cas échéant, aux participations et filiales acquises ou créées par la société pour accomplir des tâches liées à ses missions.

[4] Les impératifs de l'aviation militaire suisse sont réservés.

---

[1] Dans la présente loi, toute désignation de personne, de statut ou de fonction, vise indifféremment l'homme ou la femme.

Art. 3 Traitement des données personnelle**s**

1 La société est fondée à obtenir auprès de tout tiers, notamment auprès des usagers de l'aéroport, les documents, les renseignements, les données personnelles et les données personnelles sensibles nécessaires à l'application de la présente loi.

2 Les données personnelles sont traitées par la société afin de gérer, exploiter et pérenniser l'aéroport, d'effectuer sa gestion administrative ou d'établir des statistiques.

3 La société peut également, si nécessaire, traiter les données personnelles sensibles:

a) afin de permettre la réalisation des missions et des tâches prévues par la présente loi. Ces données personnelles sensibles sont celles relatives à la santé pour permettre l'accessibilité des personnes en situation de handicap et de prendre en compte les traitements médicaux ou les allergies alimentaires;

b) afin d'assurer la gestion de son personnel. Ces données personnelles sensibles sont celles relatives:

1. à la santé,

2. aux poursuites ou aux sanctions, pénales et administratives,

3. aux activités politiques, syndicales ou religieuses,

4. aux données biométriques dans le cadre de la gestion des accès.

4 Les données personnelles sensibles sont traitées au moyen d'un système d'information électronique présentant une sécurité adéquate des données personnelles par rapport au risque encouru.

5 Les données personnelles et les données personnelles sensibles faisant l'objet d'un traitement sont conservées sous une forme permettant l'identification de la personne concernée durant toute la période pendant laquelle des missions et des tâches sont réalisées et encore 10 ans après sa fin.

6 Les données et les données sensibles des personnes morales peuvent être collectées et traitées selon les mêmes conditions qu'aux alinéas 1 à 4 du présent article.

7 La loi sur l'information du public, la protection des données et l'archivage (LIPDA) s'applique au surplus.

Art. 4 Transmission des données personnelles

1 Dans le cadre de la réalisation des missions et des tâches prévues par la présente loi, des données personnelles peuvent être communiquées par la société aux services des douanes et de police, aux autorités fédérales, cantonales, communales. Les données personnelles des usagers peuvent être transmises à des fins de promotions économiques, aux destinations touristiques valaisannes.

2 Les données des personnes morales peuvent être transmises selon les mêmes conditions qu'à l'alinéa 1 du présent article.

3 La LIPDA s'applique au surplus.

2 Société de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Sion

2.1 Généralités

Art. 5 Forme juridique et siège
1 La société chargée de gérer et d'exploiter l'aéroport est une société anonyme d'économie mixte de droit privé au sens des dispositions du Code des obligations (art. 762 al. 2 CO).
2 Elle a son siège à Sion.

Art. 6 Missions
1 La société a pour missions de:

a) assurer l'exploitation, l'entretien, la sécurité et la conformité de l'aéroport;

b) veiller à ce que l'aéroport demeure une infrastructure de mobilité, accessible et conforme aux exigences légales et réglementaires applicables, notamment au Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (ci-après: PSIA);

c) contribuer à la vitalité économique et touristique du canton du Valais, notamment en soutenant les entreprises et destinations établies sur le territoire cantonal;

d) contribuer au maintien et au développement des compétences en matière de formation, ainsi qu'à la promotion de l'innovation dans les domaines aéroportuaire et aéronautique.

Art. 7 Tâches d'intérêt public
1 Au sens de la présente loi, constituent des tâches d'intérêt public les activités exercées par la société pour garantir une exploitation sûre, efficiente et durable de l'aéroport, favoriser son intégration territoriale et économique, soutenir l'innovation et contribuer à la protection de l'environnement et de la population.
2 La société a pour tâches d'intérêt public de:

a) gérer, exploiter et pérenniser l'aéroport dans le respect des exigences légales et réglementaires applicables, notamment celles relatives à la sécurité, à la sûreté et à la conformité aux normes de l'aviation civile;

b) entretenir de manière efficiente les infrastructures et systèmes aéroportuaires;
c) coordonner avec les autorités concernées l'exploitation civile et militaire des opérations aériennes;

d) veiller à l'équilibre de ses finances et à une gestion pérenne de ses activités, dans une optique d'utilisation rationnelle et transparente des fonds publics;

e) collaborer avec les services publics concernés, pour assurer l'intégration de l'aéroport dans le réseau de mobilité multimodale et aérien;

f) promouvoir l'aéroport avec les parties prenantes, en particulier en partenariat avec les promotions économiques et les destinations touristiques valaisannes;

g) œuvrer comme plateforme d'innovation, notamment en accueillant sur son site des initiatives novatrices, et soutenir les actions de formation et de perfectionnement dans les domaines aéroportuaire et aéronautique;

h) veiller à la limitation des nuisances dues à l'exploitation de l'aéroport et à la protection de l'environnement.

3 La société peut acquérir des participations financières ou non financières au sein d'autres entités pour autant qu'elles soient en adéquation avec ses missions.

4 Elle peut exercer toute autre activité ne portant pas préjudice à ses tâches d'intérêt public, notamment favoriser le développement d'activités commerciales sur le site de l'aéroport.

Art. 8 Actionnaires
1 Des corporations de droit public, institutions du canton ou de la Confédération, ainsi que des personnes physiques ou morales peuvent devenir actionnaires de la société.

2.2 Organisation

Art. 9 Capital-actions
1 Au minimum 34 pour cent du capital-actions de la société est détenu par l'Etat du Valais.

2 Au minimum 20 pour cent du capital-actions est détenu par la commune municipale de Sion.

3 La part du capital-actions à charge de l'Etat du Valais est prélevée sur le fonds spécial de financement des grands projets d'infrastructures du 21e siècle.

4 La société est une participation de l'Etat du Valais au sens de la LPartEt.

Art. 10 Organes de la société
1 Les dispositions du droit de la société anonyme concernant les organes (art. 698 ss CO) s'appliquent, sous réserve des alinéas suivants du présent article.

2 Le Conseil d'Etat désigne les représentants de l'Etat du Valais au sein du Conseil d'administration.

3 Le Conseil municipal de Sion nomme son ou ses représentants au sein du Conseil d'administration.

4 Le chef du département en charge de l'économie (ci-après: le département) représente l'Etat du Valais à l'assemblée générale. Il peut déléguer cette compétence.

5 Le président du conseil municipal de Sion représente la commune municipale de Sion à l'assemblée générale. Il peut déléguer cette compétence.

6 Tous les membres sont désignés pour une période de 4 ans et sont rééligibles au maximum deux fois.

7 Les administrateurs sont tenus de se démettre de leur fonction au terme de la période administrative durant laquelle ils atteignent l'âge de 70 ans révolus.

2.3 Propriétés

Art. 11 Terrains, infrastructures, systèmes aéroportuaires et aménagements extérieurs

1 La société conclut avec les tiers concernés les conventions nécessaires à l'acquisition des droits de propriété, à la constitution de droits réels limités ou d'usage des terrains, des infrastructures, des systèmes aéroportuaires et des aménagements extérieurs compris dans le périmètre du PSIA nécessaires à l'exploitation aéroportuaire.

3 Dispositions financières

Art. 12 Revenus

1 La société peut percevoir des taxes, des redevances ou des émoluments et recourir à toutes les sources de revenus correspondant à ses prestations domaniales, commerciales ou autres.

2 Les revenus de la société se composent des recettes aéroportuaires et aéronautiques, du produit des concessions, des locations et des droits de gérance ou rentes foncières.

3 Les revenus de la société peuvent se composer également de contreparties de prestations, de contributions volontaires ainsi que de subventions publiques.

Art. 13 Indemnité cantonale et contribution des communes valaisannes

1 Conformément à l'article 5, l'Etat du Valais, par le département, indemnise la société à travers un mandat de prestations ou un contrat de droit public pour ses tâches d'intérêt public. Il appelle ensuite à contribution la commune municipale de Sion et l'ensemble des communes valaisannes.

2 La commune municipale de Sion contribue à l'indemnité cantonale à hauteur de 20 pour cent.

3 L'ensemble des communes valaisannes, hormis la commune municipale de Sion, contribue à l'indemnité cantonale à hauteur de 10 pour cent selon la clé de répartition définie à l'article 14.

4 L'Etat du Valais, par le département, fixe par une décision le montant de la contribution individuelle de toutes les communes.

5 Cette décision peut faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat conformément à la loi sur la procédure et juridiction administratives (LPJA).

Art. 14 Clé de répartition entre les communes municipales valaisannes, hormis celle de Sion

1 La répartition entre les communes valaisannes se base sur le chiffre de population à raison de 50 pour cent et sur le nombre de nuitées à raison de 50 pour cent.

2 La répartition est établie par le département et soumise à révision au début de chaque période administrative.

3 Le chiffre de population retenu pour les répartitions est celui de la population résidente permanente telle qu'arrêtée par l'autorité compétente en la matière au 31 décembre de l'année précédant la période administrative.

4 Les nuitées retenues pour la clé de répartition sont entendues comme l'offre potentielle. Celle-ci résulte de la somme du nombre de résidences secondaires et du nombre de lits hôteliers avec un taux d'occupation. L'offre en nuitées d'une commune est calculée comme suit:

a) en multipliant le nombre de résidences secondaires par deux personnes et une occupation moyenne de 30 jours, soit un nombre de nuitées de 60 par année par résidence secondaire;

b) en multipliant par 150 nuitées d'utilisation chaque lit hôtelier.

5 Le compte de répartition est dressé par le département et notifié aux communes intéressées sous forme de décision. Cette décision peut faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat conformément à la LPJA. Une fois en force, elle vaut titre exécutoire au sens de l'article 80 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP).

Art. 15 Fonds de roulement

1 L'Etat du Valais, par le département, peut accorder à la société des cautionnements et/ou des prêts jusqu'à un montant maximal de 30 pour cent du budget annuel de la société pour garantir le fonds de roulement indispensable à son exploitation.

2 La société emploie les montants empruntés avec la caution de l'Etat du Valais ou prêtés par lui pour payer les frais d'exploitation courants, ainsi que les investissements non couverts par d'autres garanties spécifiques.

3 Le Conseil d'Etat est compétent pour fixer la forme, le montant et les conditions du fonds de roulement dans la limite maximale octroyée.

4 Disposition finale

Art. 16 Concession fédérale d'exploitation

1 Conformément à l'article 36a de la loi fédérale sur l'aviation (LA), la société doit être titulaire d'une concession fédérale d'exploitation (ci-après: la concession).

2 Si la concession n'est pas octroyée dans un délai de 2 ans après la constitution de la société, le Conseil d'Etat statue sur la poursuite, la modification ou la dissolution de la société.

5 Dispositions transitoires

Art. 17 Libération du capital-actions

1 Le capital-actions de 50 millions de francs est libéré à hauteur de 30 pour cent.

2 La dépense à charge de l'Etat du Valais est de maximum 12 millions de francs.

Art. 18 Demande de transfert de concession

1 Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, un comité de pilotage est créé afin d'élaborer le dossier de demande de transfert de concession. Les frais liés à l'élaboration dudit dossier sont pris en charge à hauteur de 50 pour cent par l'Etat du Valais, via le département, et 50 pour cent par la commune municipale de Sion.

2 La société dépose la demande de transfert de concession au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.

Art. 19 Responsabilités du concessionnaire actuel

1 En sa qualité de titulaire de la concession au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, la commune municipale de Sion est responsable de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport de Sion jusqu'au transfert de la concession à la société.

2 Le concessionnaire actuel procède aux mises en conformité avant le transfert de la concession à la société.

3 Si le concessionnaire actuel ne procède pas aux mises en conformité dans un délai raisonnable, le Canton ordonne et exécute les travaux nécessaires.

4 En application de l'alinéa 3, l'Etat du Valais facturera à la commune municipale de Sion l'intégralité des investissements engagés par ce dernier.

Art. 20 Participation de la commune municipale de Sion et de l'Etat du Valais au déficit d'exploitation et aux investissements de l'aéroport jusqu'au transfert effectif de la concession

1 La participation de la commune municipale de Sion au déficit d'exploitation et aux investissements de l'aéroport est fixée à 50 pour cent jusqu'au transfert effectif de la concession à la société.

2 La participation de l'Etat du Valais, par le département, au déficit d'exploitation et aux investissements de l'aéroport est fixée à 50 pour cent jusqu'au transfert effectif de la concession à la société.

Art. 21 Clé de répartition lors de la première année de gestion et d'exploitation de l'aéroport par la société

[1] Lors de la première année de gestion et d'exploitation de l'aéroport par la société, le chiffre de la population et le nombre de nuitées sont calculés sur la base de l'année précédant le transfert de la concession.

II.
L'acte législatif ¨01.01.2023) est modifié comme suit:

Art. 37 al. 2 (abrogé)

[2] *Abrogé.*

III.
Aucune abrogation d'autres actes.

IV.
Le présent acte législatif est soumis au référendum facultatif. [2)]

Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur.

Sion, le 12 mars 2026
La présidente du Grand Conseil: Patricia Constantin
Le chef du Service parlementaire: Nicolas Sierro

[2)] Délai pour le dépôt des 3'000 signatures du référendum: 1er juillet 2026.

INITIATIVE POPULAIRE CANTONALE

POUR UN SALAIRE MINIMUM LÉGAL

DE QUOI S'AGIT-IL ?

L'initiative populaire cantonale pour un salaire minimum légal a été déposée en septembre 2022 par le comité d'initiative pour un salaire minimum légal en Valais, composé d'une vingtaine de personnes. Accompagnée de 5'058 signatures, elle demande qu'une loi cantonale sur le salaire minimum soit élaborée avec l'instauration d'un salaire horaire minimum de Fr. 22.-, indépendamment du type de contrat de travail. Par salaire, il faut entendre le salaire déterminant au sens de la législation en matière d'assurance-vieillesse et survivants, à l'exclusion des possibles gratifications, primes de production, allocations, remboursements de dépenses et indemnités payées pour jours de vacances et pour jours fériés. Chaque année, le salaire minimum est indexé sur la base de l'indice suisse des prix à la consommation, mais seulement en cas d'augmentation de celui-ci.

Selon le texte de l'initiative, les salaires des apprentis et certains stages ne sont pas concernés par le salaire minimum. Le texte offre la possibilité de prévoir d'autres exceptions, dans un contexte d'intégration professionnelle. Il peut être dérogé au salaire minimum horaire jusqu'à un minimum de Fr. 18.- , dans le secteur de l'agriculture.

L'examen des salaires actuellement en vigueur en Valais fait apparaître que le salaire minimum horaire de Fr. 22.- (et de Fr. 18.- dans le secteur de l'agriculture), proposé par les initiants, impacterait principalement les secteurs de l'économie domestique, de la vente, de l'agriculture, de l'hôtellerie-restauration et de la coiffure, qui offrent pour certaines catégories de travailleurs des salaires inférieurs aux montants précités.

Une initiative de même type a été déposée en 2009 en Valais. Le Grand Conseil a rejeté cette initiative, qui a ensuite été refusée par le peuple en 2014 (avec 80,7 % des voix).

Le 10 décembre 2025, le Conseil d'Etat a proposé au Grand Conseil de refuser l'initiative et de ne pas proposer de contre-projet. Lors de la session de mai 2026, le Grand Conseil s'est prononcé contre l'initiative par 93 voix contre 33.

Conformément à la Constitution du canton du Valais, lorsque le Grand Conseil n'approuve pas l'initiative, il la soumet telle quelle au vote du peuple. Si le peuple la rejette, elle est classée. Si le peuple l'accepte, le Grand Conseil est tenu d'y donner suite sans retard, en respectant les intentions de ses auteurs.

LES ARGUMENTS DU COMITÉ D'INITIATIVE

OUI À UN SALAIRE MINIMUM VALAISAN

Un salaire pour vivre dignement
Le salaire minimum est une mesure de protection sociale : toute personne qui travaille dans le canton doit pouvoir gagner au moins de quoi subvenir à ses besoins. Le Tribunal fédéral a validé ce dispositif en 2017 déjà.

Or, en Valais, des milliers de personnes ne peuvent actuellement pas vivre de leur salaire malgré une activité à 100 %. En fixant un salaire minimum à Fr. 22.- de l'heure, notre initiative a pour objectif de mettre fin à ces situations extrêmement douloureuses pour de nombreux salarié-e-s valaisan-ne-s.

Une urgence sociale
La crise du Covid a mis en évidence la précarité d'un grand nombre de salarié-e-s, souvent dans les activités les plus essentielles. Aujourd'hui, près de 10 % des salarié-e-s touchent des « bas salaires ». L'inflation actuelle renforce encore cette précarité. Loyers, carburant, chauffage, primes d'assurance-maladie : la hausse des prix frappe de plein fouet tous les ménages, et surtout les plus modestes. Il est urgent de les soutenir. L'aide sociale ne doit plus subventionner la sous-enchère salariale. Quand les salaires sont trop bas pour vivre, ce sont les prestations sociales qui les compensent. Il n'est pas acceptable que les contribuables subventionnent les patrons qui sous-paient leurs employé-e-s. Et c'est indigne de travailler à plein temps sans pouvoir boucler les fins de mois. C'est pour cela qu'un salaire minimum basé sur le montant minimal pour vivre sans aides sociales est une nécessité.

Un pas vers l'égalité salariale
Aujourd'hui, les femmes gagnent en moyenne 17 % de moins que les hommes et représentent 60 % des personnes à « bas salaires ». Le salaire minimum permet de revaloriser ces salaires et donc aussi les retraites. De plus, instaurer un plancher pour toutes et tous met fin à une discrimination inacceptable. C'est un pas concret vers l'égalité salariale !

Une mesure qui a fait ses preuves
Les cantons de Neuchâtel, Jura, Genève, Tessin et Bâle-Ville ainsi que les villes de Zurich et Winterthur ont introduit un salaire minimum dans leur législation. La population vaudoise en a adopté le principe en juin dernier. Ce sont des signaux très clairs marquant la volonté d'en finir avec des salaires qui ne permettent pas de vivre dignement. Il est grand temps que notre canton adopte également cette mesure.

Les conventions collectives de travail (CCT) sont insuffisantes
Elles ne couvrent que 50 % des salarié-e-s du canton et ne fixent pas toujours un salaire supérieur au seuil de pauvreté valaisan. Le salaire minimum cantonal complétera et renforcera ce système en garantissant un plancher indépendamment du secteur, de la branche ou de la formation. L'initiative est équilibrée et adaptée à la réalité valaisanne. Le montant du salaire est calculé sur la base d'une jurisprudence fixée par le Tribunal fédéral. L'initiative prend en compte les spécificités de l'économie valaisanne avec une dérogation dans le secteur agricole (Fr. 18.- de l'heure). De plus, ne sont pas concernés par l'initiative : les stages entrant dans le cadre d'une formation reconnue, les autres stages d'une durée inférieure à six mois, non renouvelables ainsi que les salaires des apprenti-e-s.

D'autres exceptions peuvent également être prévues dans les rapports de travail dans un contexte d'intégration professionnelle.

Le salaire minimum renforce l'économie
Là où il a été introduit, aucun impact négatif sur l'emploi n'a été constaté, aucune convention collective de travail n'a été dénoncée. L'économie locale en est même sortie renforcée : à Neuchâtel, le marché du travail a été redynamisé, le chômage et l'aide sociale ont reculé. À Genève, il a permis une réelle revalorisation des salaires. Améliorer le pouvoir d'achat soutient la consommation et relance l'économie locale.

Une mesure contre les patrons scélérats
Régulièrement, des cas de dumping salarial scandaleux défraient la chronique valaisanne. Si cela est moralement inacceptable, actuellement, aucune loi ne permet de punir ces patrons scélérats. En fixant un salaire minimum à Fr. 22.-, notre initiative établit une norme minimale en dessous de laquelle il ne sera plus possible de rétribuer des salarié-e-s actifs en Valais.

Le salaire minimum protège donc ainsi à la fois les salarié-e-s et les entreprises respectueuses de leur personnel, aujourd'hui pénalisées face à des concurrents qui pratiquent la sous-enchère salariale.

En définitive
Cette initiative pose une question très simple. Est-ce qu'en Valais, toute personne qui travaille à 100 % peut-elle vivre de manière autonome, sans avoir recours à l'aide sociale ? Peut-elle vivre dignement ?

Pour plus d'informations : www.salaire-minimum-vs.ch

Le comité d'initiative

LES ARGUMENTS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat est sensible à la question des bas salaires, mais il estime que les effets économiques d'une telle initiative seraient globalement contre-productifs. Un examen attentif du texte proposé fait apparaître de nombreux risques pour notre économie locale, pour nos entreprises, mais aussi pour les travailleurs et travailleuses qu'elle cherche à protéger.

Impact négatif sur le marché de l'emploi et les travailleurs les plus vulnérables
L'initiative aura un impact négatif sur le marché de l'emploi et le taux de chômage, surtout dans les domaines économiques qui connaissent des difficultés et où la concurrence est importante. Dans ces domaines, l'instauration d'un salaire minimum créera des barrières pour les groupes déjà vulnérables, tels que les jeunes et les travailleurs peu qualifiés désireux de trouver un nouvel emploi. Par leur profil, ces catégories de personnes sont souvent considérées comme moins productives par les entreprises. Si ces dernières devaient leur offrir un salaire dépassant leur apport initial, elles pourraient décider de ne pas les engager.

Ainsi, au lieu de relever le niveau de vie des travailleurs les moins bien payés, l'acceptation de l'initiative entraînerait finalement un effet inverse à celui escompté, en limitant l'accès au marché primaire de l'emploi à un plus grand nombre de personnes qu'actuellement. Ces personnes pourraient être tentées d'accepter des conditions de travail moins favorables dans le cadre de rapports de travail non déclarés, ce qui conduirait à une augmentation du travail au noir.

Menace sur certains secteurs de l'économie valaisanne
L'introduction d'un salaire minimum menace par ailleurs des secteurs de l'économie valaisanne, tels que l'agriculture et le commerce de détail pratiqué dans les vallées latérales, dont la situation est déjà précaire en raison de l'augmentation des prix de production, des frais de transport et de l'énergie, mais aussi du tourisme d'achat et de la concurrence de la vente en ligne. Il ne faut pas non plus négliger l'impact économique qu'aurait cette initiative sur l'emploi dans les petites et moyennes entreprises (PME), sur lesquelles repose très fortement le tissu économique valaisan. Concrètement, pour faire face à l'augmentation des charges que représente un salaire minimum obligatoire, certaines entreprises pourraient être contraintes de réduire leurs effectifs, de freiner d'éventuels nouveaux engagements, d'augmenter leurs prix et même, dans le pire des cas, de devoir cesser toute activité. Ces conséquences seraient ainsi contraires aux objectifs visés initialement.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'une telle initiative pourrait impacter négativement la compétitivité du Valais, tant sur le plan national qu'international. Cette préoccupation est d'autant plus pertinente pour un canton qui partage des frontières avec des pays où les coûts salariaux sont nettement inférieurs. Cet avantage pour la concurrence étrangère pourrait créer un phénomène de délocalisation des activités en dehors du canton, accentuant ainsi la pression sur l'emploi local.

De même, une hausse généralisée des salaires pourrait engendrer une augmentation des prix dans certains secteurs, comme la restauration ou les services de proximité. Cette inflation locale pourrait finalement avoir pour effet de baisser le pouvoir d'achat des salariés, tout en pesant sur la part de la population qui n'est pas ou plus salariée. Par ailleurs, par effet domino, une hausse des bas salaires entraînerait mécaniquement une pression à la hausse sur l'ensemble des salaires.

Attractivité de la formation professionnelle réduite
La mesure pourrait réduire l'attractivité de la formation professionnelle: si la différence salariale entre personnes qualifiées et non qualifiées se réduit, l'incitation à se former pourrait diminuer, créant à moyen terme un fossé entre travailleurs qualifiés et non qualifiés et compliquant l'insertion professionnelle de ces derniers.

Un partenariat social affaibli
Le Valais dispose déjà d'un partenariat social solide, avec un réseau dense de conventions collectives de travail (CCT) et de contrats-types de travail (CTT). Dans les secteurs non couverts par une CCT étendue, des salaires minimaux impératifs peuvent être introduits de manière ciblée en cas de sous-enchères abusives, sur demande de la commission tripartite cantonale.

Ce système souple et différencié permet déjà de lutter contre les abus sans imposer une règle uniforme à l'ensemble des branches. Une homogénéisation salariale ne tiendrait pas compte des différences sectorielles et régionales propres au canton. A titre d'exemple, les régions périphériques ou de montagne pourraient être davantage pénalisées que les régions de plaine. Les dérogations et exceptions prévues par l'initiative, notamment dans le secteur de l'agriculture, sont insuffisantes au regard de la diversité des branches.

L'Etat doit conserver un rôle subsidiaire et laisser aux partenaires sociaux la responsabilité de négocier les conditions de travail. L'instauration d'un salaire minimum légal risquerait de perturber l'équilibre construit au fil des années entre employeurs et syndicats. Ainsi, le partenariat social serait mis à mal.

De plus, dans certaines branches (économie domestique, remontées mécaniques), des salaires minimaux existent déjà au niveau fédéral ou cantonal. L'initiative ne tient pas suffisamment compte de ces dispositifs existants ni des spécificités sectorielles.

Une mise en place coûteuse
L'instauration d'un salaire minimum impliquerait la mise en place de contrôles étatiques supplémentaires, avec des coûts administratifs et des ressources publiques à mobiliser.

Conclusion
L'initiative ne tient pas suffisamment compte des conditions régionales et sectorielles de notre canton, notamment pour les branches économiques à revenus faibles, comme le commerce de détail pratiqué dans les vallées latérales. Les intentions des porteurs de l'initiative sont certes louables, mais il est nécessaire de prendre en compte le contexte socio-économique dans son entièreté au moment d'analyser les impacts d'une telle mesure.

Une fois tous les éléments mis dans la balance, les conséquences pourraient être largement contre-productives : secteurs de l'économie valaisanne fragilisés, emplois menacés, partenariat social affaibli.

De plus, la mise en œuvre de cette initiative pourrait à la fois diminuer l'attrait de la formation professionnelle et avoir pour effet de créer à moyen terme un fossé entre les personnes au bénéfice d'une formation et ceux qui n'en ont pas, ces derniers risquant de se voir systématiquement écartés du marché du travail. Le partenariat social serait quant à lui mis à mal par l'introduction d'un salaire minimum cantonal.

Des mesures alternatives ciblées et adaptées aux réalités locales apparaissent plus à même de lutter contre la précarité sans pénaliser la compétitivité.

TEXTE SOUMIS AU VOTE

« Les citoyennes et citoyens soussignés ayant le droit de vote dans le canton demandent, en vertu des articles 33 et suivants de la Constitution cantonale, qu'une loi cantonale sur le salaire minimum soit élaborée avec les principes suivants :

1. Les dispositions légales relatives au salaire minimum s'appliquent à tous les travailleurs et à toutes les travailleuses employé.e.s par toutes les entreprises ou parties d'entreprises suisses ou étrangères, publiques ou privées, opérant sur le territoire du canton du Valais.

2. Il est institué un salaire horaire minimum de Fr. 22.-, indépendamment du type de contrat de travail. Par salaire, il faut entendre le salaire déterminant au sens de la législation en matière d'assurance-vieillesse et survivants, à l'exclusion des possibles gratifications, primes de production, allocations, remboursements de dépenses et indemnités payées pour jours de vacances et pour jours fériés. Chaque année, le salaire minimum est indexé sur la base de l'indice suisse des prix à la consommation, mais seulement en cas d'augmentation de celui-ci.

3. Ne sont pas concernés : les stages entrant dans le cadre d'une formation reconnue, les autres stages d'une durée inférieure à six mois, non renouvelables ainsi que les salaires des apprenti.e.s.

D'autres exceptions au salaire minimum peuvent également être prévues dans les rapports de travail dans un contexte d'intégration professionnelle.

4. Il peut être dérogé au salaire minimum horaire mentionné au chiffre 2 jusqu'à un minimum de Fr. 18.-, dans le secteur de l'agriculture.

5. Le Service de protection des travailleurs et des relations de travail du Département de la santé, des affaires sociales et de la culture est responsable du contrôle et de l'exécution de la loi sur le salaire minimum.

6. Les commissions tripartites cantonales existantes soutiennent le département compétent dans la surveillance et le contrôle du salaire minimum.

7. Lorsqu'un employeur ne respecte pas le salaire minimum prévu à l'article 2 ou, dans l'agriculture, à l'article 4, le département compétent peut prononcer des sanctions à son égard.

8. Les travailleurs et travailleuses se voient accorder un droit individuel au salaire minimum directement invocable en Justice. ».