



# Projet de décision concernant l'utilisation de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP

## Rapport de la commission de l'équipement et des transports

### 1. Déroulement des travaux

La Commission ET s'est réunie le mardi 26 juin 2012 de 09h00 à 11h30 à la salle de Conférence No 6, Espace Porte de Conthey, Sion

#### Commission ET

Membres	Remplacé par	26.06.12
STEINER Alwin (président)		X
ROSSI Mario (vice-président)		
BUTTET Jérôme		X
CLAIVAZ Christophe		X
DISERENS Brigitte	NANTERMOD Philippe (rapporteur)	X
GAILLARD Stéphane		X
LEVRAND Marie-Anne	GASPOZ Marcel	X
MAYE-Favre Emmanuelle		X
MICHAUD Patrice	RODRIGUEZ Yann	X
SCHNYDER Reinhold		X
SCHYDRIG Georges		X
VARONE Gérald		X
ZURBRIGGEN Hans		X

#### Administration cantonale

TORNAY Maurice, Conseiller d'Etat, Chef de département

CHARBONNET Pierre-André, Chef de l'administration cantonale des finances

LOCHER Damian, Chef de la comptabilité générale de l'ACF

THEYTAZ Frédéric, Chef de la section controlling et planification de l'ACF

### 2. Entrée en matière

Le député-suppléant Philippe Nantermod est désigné rapporteur de la commission en collaboration avec Frédéric Theytaz pour la rédaction du procès-verbal.

## **I. Introduction de M. le Conseiller d'Etat Maurice Tornay**

Cette décision du Grand Conseil permet d'atteindre les objectifs fixés par la RPLP pour les cantons. Aujourd'hui et cela depuis 1997, nous avons les instruments pour atteindre ces objectifs qui doivent permettre de réduire la charge forte qui existe sur les cantons éloignés des centres, à savoir ceux qui ont le plus besoin de recourir à du transport routier.

Le but est de couvrir les coûts externes occasionnés par le trafic poids-lourd et améliorer les conditions-cadre pour le transfert des marchandises sur le rail. La loi prévoit comme répartition du produit de la redevance un tiers aux cantons et deux tiers à la Confédération. Pour le Valais, la moyenne annuelle est de 30 millions de francs reçus.

En 2008, le Grand Conseil a décidé de répartir ce montant de la même manière que lors de la répartition initiale de 2004 :

- 70% de la part cantonale ont été attribués pour la réduction des charges dans le secteur routier lui-même,
- 10% ont été attribués à la réduction des charges du trafic régional et des transports,
- 5% ont été attribués à la réduction des charges liés à la circulation routière et à la police,
- 5% ont été attribués à la réduction des charges liées à l'agriculture, et
- 5% ont été attribués à la réduction des charges du ménage financier général de l'Etat.

En 2008, la nouveauté fut d'introduire un mécanisme permettant la création de comptes de financement spéciaux au sens de l'art. 9 de la LGCAF, partant d'un constat que les chiffres définitifs de la RPLP ne nous sont pas connus au moment de l'établissement des budgets. Comme, bien sûr, nous avons l'obligation d'avoir une certaine marge de prudence, cela nous mettait en difficulté. Il était aussi opportun de faire en sorte que cet instrument puisse faire l'objet de plus de souplesse pour une meilleure adéquation entre les besoins annuels et les besoins réels de chacun des domaines sur une durée qui dépasse l'année.

En ce qui concerne l'évolution des comptes, il faut relever que les comptes de financement spéciaux ont connu un solde positif de +5.6 millions en 2008, en 2009 négatif de -1.6 million, en 2010 positif de +1.1 million et en 2011 positif de +10.6 millions. On voit bien que les moyens et les besoins ne correspondent pas à l'annualité des comptes et c'est pour cela que le mécanisme a fait ses preuves.

Le Conseil d'Etat propose de reconduire ce système qui permet aussi de réexaminer cet objet de manière périodique. Il est important d'octroyer au Grand Conseil une certaine souplesse dans l'utilisation de la part cantonale et cela permet, chaque quatre ans, d'observer la clef même si le Conseil d'Etat ne propose pas de la modifier.

Ce procédé correspond tout à fait aux instruments de pilotage des finances publiques appliqués par la Confédération, comme on l'a vu en session de juin dans les conventions-programme. Il doit être précisé que la Confédération envisage de plus en plus son action sous forme de conventions-programme de 4 ans en 4 ans ; il y a un parallélisme entre les deux moyens.

Le projet de décision prévoit un effet au 1er janvier 2012 et, du reste, dans le cadre du budget 2012, la répartition proposée et la prolongation a été acceptée.

## II. Questions / réponses

**Question d'un député: Si je comprends bien, le budget prévoit déjà la clé de répartition que nous devons arrêter aujourd'hui, il n'y a donc pas de possibilité de modifier celle-ci ?**

De fait, dans le cadre du budget 2012, le Conseil d'Etat a repris les mêmes clefs que nous avons pour la période précédente. La décision a trouvé application a priori. Théoriquement, on pourrait la modifier pour les prochaines années (2013 à 2015).

**Question d'un député: Mais alors est-ce qu'il ne serait pas plus opportun de prendre ce genre de décision avant le budget ?**

Ce serait probablement plus opportun de prendre la décision avant que le budget soit fait, en d'autres termes, nous avons un peu de retard.

**Question d'un député : quand nous regardons le projet, c'est très général (les 70% pour la route), à quoi servent-ils concrètement ?**

Dans la RPLP il y a l'idée de transférer le trafic routier vers les chemins de fer. Dans la réalité des faits, c'est plus compliqué vu que les transporteurs choisissent souvent la route, même si cela leur coûte relativement cher et vu le manque de souplesse des transports ferroviaires en Valais. La part des transports de marchandise par la route sont restés très élevés.

Ce que l'on peut dire, dans le cadre de notre approche, que les 70% sont utilisés par le DTEE, mais le Conseiller d'Etat ne peut pas donner les détails de l'utilisation. Cela recouvre essentiellement le transport par route. Nous avons dû, dans de nombreux tronçons routiers, renforcer un certain nombre de murs de soutènement, de ponts, d'ouvrages techniques, pour faire face à l'introduction de capacités nouvelles (40 to).

**Question d'un député : Il serait intéressant de savoir comment cet argent est utilisé et de connaître les coûts externes du transport routier à couvrir.**

La part, c'est 40 millions dont le 70% va au DTEE. C'est peu par rapport à l'ensemble des coûts et des investissements du DTEE. La part de la RPLP est minime. La lutte contre le bruit et la lutte contre d'autres éléments liés au transport se fait de manière plus accentuée grâce à ces 28 millions.

**Le Président de la commission : peut-être pourrions-nous en savoir plus lors de la séance sur le budget de septembre.**

**Question d'un député : 4 millions reviennent au Service de l'agriculture, comment explique-t-on cela ?**

Comment s'est faite cette répartition ? L'idée de base c'est que dans tout ce qui touche la livraison de marchandises dans les coins les plus éloignés des centres, notamment dans nos vallées latérales, il y avait un certain nombre de produits agricoles qui faisaient l'objet d'un coût supplémentaire dû au paiement de la redevance par les transporteurs. C'est dans ce cadre qu'il est apparu logique de donner, dans le cadre de la promotion des produits valaisans, une compensation au Service de l'agriculture.

**Question d'un député: Ces 25 millions sont trop faibles pour ce que subit le Valais. Deux tiers vont à la Confédération, il serait intéressant de savoir à quoi ils servent. Sur quels critères la part cantonale nous est-elle attribuée ?**

Les 2/3 sont déjà utilisés pour un des objectifs soit le transport routier vers le rail, d'autant plus que cet objectif est fédéral avant tout, sachant que nous avons beaucoup de difficultés à inciter les transporteurs à aller dans ce sens car nous n'avons pas les infrastructures nécessaires pour desservir tous les habitants. C'est pour cela que le canton du Valais n'obtient pas les mêmes efforts que les autres cantons, ces 2/3 sont probablement plus utilisés pour promouvoir ce transfert ailleurs.

Pour la répartition entre les cantons, soit le tiers, c'est très compliqué.

- Il y a d'abord une part préférentiel de 13.5% calculée selon un seul critère, pour les cantons comportant des régions de montagne et les régions périphériques. Au départ, il s'agissait de 20%.
- Les 86.5% restant sont répartis selon quatre critères différents : la longueur des routes, la charge routière, la population et l'imposition des véhicules à moteur.

**Question d'un député : Que fait-on avec la part attribuée au ménage général de l'Etat ?**

Il est important de relever qu'historiquement, l'ensemble de la part cantonale de la RPLP revenait au ménage général de l'Etat. La part actuelle, issue de la clé de répartition, permet de financer les dépenses générales de l'Etat, dépenses qui concernent également les domaines concernés. Enfin, soyons attentifs de ne pas vouloir prendre à notre compte les devoirs, les tâches et les responsabilités de la Confédération dans ce domaine et de maintenir de ce fait la clé de répartition actuelle.

**L'entrée en matière est acceptée par 12 voix contre 0 et 0 abstention.**

### **3. Lecture de détail**

#### **I. Titre et considérants**

En raison d'une faute d'orthographe, il faut corriger le second considérant ainsi :

vu la décision du Grand Conseil du 9 octobre 2008 concernant l'utilisation de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds liées aux prestations RPLP pour les années 2008 à 2011 ;

#### **II. Article 1**

##### **Alinéa 1**

Pas de remarque.

##### **Alinéa 2**

Trois propositions de modification sont déposées.

#### **Proposition 1**

Transférer la part pour le ménage général de l'Etat au secteur des transports, par exemple pour le fait que le prix des sillons a augmenté, de la manière suivante:

- b) : 15 % (transports +5%)
- e) : biffer (ménage général de l'Etat -5%)

### **Proposition 2**

Modifier la répartition selon le critère suivant :

- a) 75 % (routes +5%)
- b) 10% (transports)
- c) 3 % (navigation et circulation routière -2%)
- d) 8 % (agriculture -2%)
- e) 4 % (ménage général de l'Etat -1%)

Objectif : assurer le maintien du réseau routier cantonal qui manque de moyens.

### **Proposition 3**

- a) 75 % (routes +5%)
- b) 10% (transports)
- c) 3 % (navigation et circulation routière -2%)
- d) 10 % (agriculture)
- e) 2 % (ménage général de l'Etat -3%)

Objectif : maintenir le montant dans le service de l'agriculture avec le même but que la proposition 2.

### **Réponse du Conseiller d'Etat.**

La clef de répartition est la clef de la discussion de ce jour. Nous en sommes à la période 2012 – 2015. En ce qui concerne la lettre e), soit le budget général de l'Etat, le gouvernement a eu plusieurs réflexions pour l'affectation d'un certain pourcentage notamment pour la santé. Les effets sur la santé sont importants. On n'a pas réussi à les chiffrer et on pouvait imaginer qu'un 5% attribué au domaine de la santé ne paraissait pas contraire à une vision de la santé publique que nous partageons. On peut continuer dans d'autres domaines. En finalité, on s'est dit que l'on pourrait bien sûr enlever à la recette générale de l'Etat 5% et le donner plus spécifiquement à une notion de santé publique. Mais cela reviendrait au même, ce serait une affectation supplémentaire en direction d'un département que le Conseil d'Etat n'a pas forcément voulu. Les besoins des uns et des autres permettent de dire qu'on ne fait pas forcément trop pour la santé publique ou pour les transports publics.

Dans le cadre de l'utilisation de ces moyens, nous avons des budgets étatiques dont on sait que les moyens à disposition sont toujours insuffisants. Un Chef de Service a toujours l'idée que, pour son domaine, il y a une priorité d'action à apporter. C'est justement au Conseil d'Etat à faire ces arbitrages entre les demandes des uns et des autres pour fixer les priorités. Dans ce cadre-là, le Service de la navigation et de la circulation a entre autres comme objectif, de faire face à une certaine planification de l'un ou l'autre investissement chez eux. Ils ne reçoivent pas dans le cadre du budget les moyens de le faire. Ils utilisent dès lors la RPLP de manière parcimonieuse et utilisent le fonds de financement spécial qui permettra de réaliser l'investissement qui pour eux est important et pour lequel ils n'ont pas les moyens dans le budget actuel.

### **Vote Proposition 2 contre Proposition 3**

La proposition 3 est choisie par 7 voix contre 1 et 4 abstentions.

### **Vote Proposition 1 contre Proposition 3**

La proposition 3 est choisie par 5 voix contre 2 et 5 abstentions.

**Vote Proposition 3 contre Projet du Conseil d'Etat****La proposition 3 est adoptée par 7 voix contre 5 et 0 abstentions.**

Le nouvel article 1 alinéa 3 est donc le suivant :

*2 Elle est comptabilisée comme suit dans le compte de l'Etat:*

- a) 75 pour cent pour la réduction des charges liées au secteur routier;*
- b) 10 pour cent pour la réduction des charges du trafic régional et des transports;*
- c) 3 pour cent pour la réduction des charges liées à la circulation routière et à la police;*
- d) 10 pour cent pour la réduction des charges dans le domaine de l'agriculture et des autres secteurs économiques y relatifs;*
- e) 2 pour cent en compensation des charges liées aux coûts indirects et figurant au ménage financier général de l'Etat.*

**Alinéa 3**

Pas de remarque

**III. Article 2**

Un député propose un amendement : « Lorsque le fonds de financement spécial RPLP d'un service présente un excédent cumulé supérieur à deux fois le montant moyen annuel reçu par le service sur les 4 dernières années, la part supérieure est restituée à l'Administration cantonale des finances qui le redistribue sur décision du Conseil d'Etat à d'autres services selon les besoins avérés ».

**Réponse du Conseil d'Etat :** C'est faux d'inciter à l'utilisation forcée du fonds. Si l'idée est de cumuler quelques recettes pendant deux ou trois ans, ce serait contraire à une saine gestion des finances publiques, il vaut mieux faire des réserves. Les services mettent de côté des moyens pour réaliser des projets à long terme. En ce qui concerne la forme, ce n'est pas une simplification de faire ce calcul.

Le député : comme à l'art. 1 la commission accepte déjà de réduire de 5 à 3 % ce qui est attribué au Service de la circulation routière, il retire cette proposition d'amendement.

**III. Article 3**

Il faut adapter cet article vu la décision concernant l'art. 1<sup>er</sup> et le changement de la clef de répartition qui ne peut plus être rétroactif.

Proposition de modification :

- 1 La présente décision n'est pas soumise au référendum facultatif. Elle s'applique à la période quadriennale 2012-2015 et entre en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 2012.*
- 2 La décision du Grand Conseil du 9 octobre 2008 concernant l'utilisation de la part cantonale de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP pour les années 2008 à 2011 est prolongée jusqu'au 31 décembre 2012.*

**La commission accepte la proposition à l'unanimité des 12 membres présents.**

#### **4. Vote final**

**La commission accepte le projet de décision à l'unanimité des 12 membres présents.**

Le Président  
Alwin Steiner

Le rapporteur  
Philippe Nantermod