

MOTION

Auteur Maxime Moix (suppl.), PDCC, Mathieu Clerc, Les Verts, Charles-Albert Putallaz, PLR, et Flavien Sauthier, UDC
Objet Révision de la LTP, il est temps!
Date 11.09.2018
Numéro 5.0361

Les différents projets d'agglomération de troisième génération (PA3) sont bien avancés. Début 2018, le Conseil Fédéral a ainsi confirmé que les projets Agglo Valais central, ChablaisAgglo et Agglo Brig-Visp-Naters étaient retenus dans le cadre de la mise en consultation du message concernant l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération. Ces trois PA3 pourront ainsi recevoir un cofinancement de la part de la Confédération à hauteur de 35% en ce qui concerne les infrastructures. En revanche, pour ce qui est des coûts d'exploitation, la situation est tout autre : dans le cadre des projets d'agglomération, la Confédération n'octroie pas de subventions d'exploitation ou d'entretien. Cela signifie que seuls les cantons et les communes sont chargées d'indemniser les entreprises de transport pour les coûts couverts non planifiés. Cette situation diffère du cas du trafic d'importance régionale qui est également subventionné par la Confédération.

Au niveau de la législation cantonale, c'est la loi sur les transports publics (LTP) qui détermine la répartition entre le canton et les communes de la part cantonale de l'aide financière aux entreprises de transport public. Actuellement, le canton prend à sa charge 86% de la part du subventionnement cantonal des transports publics d'importance régionale, alors que les communes de la région et les communes desservies paient 7% chacune. Cependant, lorsque le trafic est qualifié de transport public d'agglomération, le canton prend à sa charge seulement 15%, les communes de la région 15% et les communes desservies 70%. En passant d'un subventionnement «régional» à un subventionnement «agglo», une commune voit ainsi sa charge financière fortement augmenter. Il est regrettable qu'une commune qui fait le choix de s'orienter vers un système de transport plus performant et attractif soit pénalisée de la sorte. Il est également surprenant qu'un projet tel qu'Agglo Valais central, qui concerne plus du tiers des habitants de notre canton, ne puisse pas faire valoir un caractère d'importance régionale.

Ce problème avait déjà été relevé lors des débats au sujet de la loi sur les agglomérations. Bien que cette loi ait finalement été refusée par le Grand Conseil, la commission de deuxième lecture avait déposé une motion qui avait été transformée en postulat puis acceptée par le Parlement et qui demandait une révision de la LTP afin de mieux soutenir l'offre urbaine de transport public. Dans sa réponse, le Conseil d'État, qui était favorable à la mesure, laissait entendre que cette révision aurait lieu lors de la première moitié de la législature 2013-2017. Près de six ans plus tard, force est de constater que cela n'a pas été le cas. Les discussions qui se tenaient à l'époque des projets d'agglomération de deuxième génération sont donc toujours d'actualité. Les motionnaires sont d'avis que les communes concernées ont assez patienté et que cette incertitude n'est pas favorable au développement des transports publics de type urbain.

Conclusion

Le concept cantonal de la mobilité 2040 du SDM souligne qu'une révision de la loi sur les transports publics est nécessaire. Afin de mettre en œuvre les priorités gouvernementales en termes de mobilité ainsi que la volonté du Grand Conseil exprimée il y a plusieurs années déjà, la présente motion demande donc que cette révision ait lieu dans les meilleurs délais. En particulier, et conformément au postulat 5.188 accepté en 2013, il est demandé de revoir le tableau (et les taux) de l'annexe 1 de la LTP afin de mieux soutenir le trafic urbain des agglomérations.