

## RAPPORT DE LA COMMISSION

chargée d'examiner l'objet suivant :

### **Motion Jean-Jacques Truffer et consorts pour un canton plus mobile**

La commission s'est réunie le lundi 3 novembre 2008 à la salle de conférence du Service cantonal de recherche et d'information statistiques (SCRIS) à Lausanne. Elle était composée de Mmes Stéphanie Apothéloz et Claudine Dind, de MM. Jean-Jacques Truffer, Pierre-André Gaille, Julien Gardon, Félix Glutz et Philippe Reymond (remplaçant M. Serge Melly), confirmé président rapporteur.

Le Département des finances et des relations extérieures (DFIRE) est représenté par M. Eric Birchmeier et par M. Anton Müller que nous remercions pour les parfaites tenues des notes de séance.

M. Pascal Broulis, président du Conseil d'État, retenu par l'actualité, arrive en cours de séance.

#### **RAPPEL DE LA MOTION**

M. Truffer, motionnaire, rappelle et développe sa motion.

La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est une taxe générant 1,5 milliard de francs en 2008 et 1,6 milliard de francs en 2009. L'article 19 de la loi fédérale sur l'application de la RPLP prévoit qu'un tiers de ces recettes est reversé aux cantons afin de financer les coûts non couverts du trafic routier et deux tiers restent acquis à la Confédération à des fins de financement de grands projets de transports publics (NLFA par exemple). Le canton prévoit à son budget 2009 37 millions de francs au titre de la part cantonale à la RPLP. L'affectation de cette recette au Service des automobiles et de la navigation (SAN) est arbitraire. Sans doute est-ce le résultat d'une volonté d'affecter l'entier des recettes liées à la route (avec les taxes sur les véhicules) à un seul service. Par ailleurs, la loi sur les finances (LFin) ne permet pas l'affectation des recettes à un but précis.

Les transporteurs routiers demandent l'affectation de la recette RPLP à l'amélioration de l'infrastructure routière, mais le Conseil d'Etat fait la sourde oreille, alors que d'autres cantons disposent de fonds routiers ou de fonds de transports. En effet, selon une étude du Touring club suisse (TCS), c'est le cas de 12 cantons (Berne et Argovie sont cités en exemple). Pour ce qui concerne la Confédération, le Fonds d'infrastructure est un fonds routier à 75% créé en 2006 sur décision majoritaire à l'Assemblée fédérale (en dépit du principe de non affectation des recettes).

Au sujet de notre canton, il ne s'agit ni d'un petit canton, ni d'un canton-ville et notre réseau routier est important. Seul un crédit-cadre de 14 millions de francs a été consenti à ce jour dans le sens d'une amélioration des infrastructures routières cantonales (Exposé des motifs et projet de décret accordant un crédit-cadre de 14 millions de francs pour le renforcement d'ouvrages d'art du réseau routier cantonal prioritaire pour le trafic des 40 tonnes, approuvé par le Grand Conseil en 2005). Cet exposé des motifs et projet de décret fait part d'une croissance du trafic plus que proportionnelle à celle de la population : en 20 ans, le trafic a augmenté d'un facteur multiplicateur de 1,9 alors que la population a augmenté d'un facteur multiplicateur de 1,2. Les routes sont de la sorte très fortement sollicitées, il

importe alors de développer les infrastructures de transport y compris le réseau routier.

## POSITION DU DEPARTEMENT

M. Birchmeier nous fait part de l'analyse de cette motion sur le plan technique.

Tout d'abord, il faut rappeler que l'article 4 de la LFin sur la comptabilisation du produit brut intègre la règle de la non-affectation des recettes. L'exposé des motifs et projet de loi sur les finances N° 202 de septembre 2004 est explicite à ce sujet :

### Comptabilisation des charges et du produit brut

Les opérations de compensation entre les charges et les revenus, d'une part, et entre les dépenses et les recettes, d'autre part, sont interdites, afin que toutes les opérations relatives à l'accomplissement des tâches figurent dans le compte d'Etat. Ce principe est nécessaire si l'on veut connaître le coût effectif de chaque secteur d'activité. Les exceptions ne sont justifiées que si la pratique comptable l'autorise ou si des corrections sont apportées lors d'opérations mal comptabilisées. **En outre, on ne peut pas non plus affecter des revenus ou recettes particulières à des charges ou à des dépenses particulières (règle de la non-affectation des recettes et des revenus).**

La LFin constitue un cadre général et, s'agissant de la création d'un fonds routier, il faudrait modifier la loi spécifique, en l'occurrence la loi sur les routes. Il est également rappelé que les investissements annuels en faveur des routes sont de plus de 60 millions de francs (projet de budget d'investissement 2009 : 63,9 millions de francs) et que ceci n'inclut que les objets supérieurs à 1 million de francs, étant donné que ceux de moindre coût (notamment entretien, rénovations) sont inclus dans le budget de fonctionnement. Par ailleurs, le Service de la mobilité bénéficie d'une importante subvention de l'Etat pour le développement des transports. Pour conclure, si on devait créer un fonds routier avec les recettes RPLP, cela ne suffirait pas à couvrir tout ce que l'Etat investit dans les routes et les transports.

Il est préférable d'allouer des montants au moyen de l'enveloppe budgétaire globale de l'Etat, soit plus de 7 milliards de francs (projet de budget 2009 : 7'392 millions de francs). A titre d'exemple supplémentaire, le budget alloué au Service des routes est de 95 millions de francs (projet de budget 2009 : 95,1 millions de francs), tout cela est affecté à l'infrastructure routière et se situe bien au-delà des montants de la RPLP.

## DISCUSSION

M. Birchmeier rappelle que le fonds routier de la Confédération est destiné à des gros projets spécifiques. S'agissant des autres cantons, ces fonds ont des affectations bien particulières, notamment en partenariat avec d'autres acteurs non-étatiques et dont les buts comprennent la promotion de la mobilité douce. Les fonds routiers des cantons sont rarement utilisés à des fins de financement de projets importants d'infrastructure. Il ne faut pas oublier qu'en 2009, le budget alloué au fonctionnement et aux investissements propres aux transports (routes et mobilité) est de plus de 300 millions de francs.

	(en millions de francs)
Budget d'investissements	63,4
Budget du Service des routes	95,1
Service de la mobilité - subventions	159,9
Total	318,4

M. Broulis, président du Conseil d'Etat, apporte les considérations suivantes : un fonds routier serait dommageable au canton. Qui plus est, on devrait affecter l'amortissement extraordinaire des routes nationales de 240 millions de francs à ce fonds. Un fonds spécifique représente un danger dans un Etat démocratique. Il y a lieu de se rappeler que des fonds avaient été créés par la royauté pour financer des guerres. Du reste, le DFIRE fait "la chasse aux fonds". Le principe de la caisse générale doit primer.

Par exemple, le budget du Service des routes est largement supérieur à la recette RPLP. Ce même principe fait qu'en bout de course, on a une dette supportée par tous.

## **CONCLUSION**

Si un fonds routier serait créé, il devrait être tributaire des versements RPLP de la Confédération. Celle-ci pourrait réduire ses prestations en 2009, si le report de la hausse des taxes sur les véhicules de la norme EURO 3 est confirmé au-delà de 2009 (ce report, déjà consenti par le Conseil fédéral de 2008 à 2009, prive Confédération et cantons d'environ 100 millions en 2008). Il y a donc danger si les ressources attribuées au fonds se tarissent. De plus, cela attiserait le clivage entre partisans de la route et ceux de la mobilité douce qui se disputeraient des ressources toujours plus faibles. Il faut favoriser le statu quo, l'idée d'un fonds n'est pas saine.

Il ne faut pas perdre de vue que les routes restent un maillon de la création de richesse du canton et qu'elles doivent être en harmonie avec le développement économique de celui-ci.

Par conséquent, la création d'un fonds lié à la RPLP signifierait une réduction des moyens en faveur de la route et serait source de vives tensions.

Enfin, il n'a pas été demandé la transformation de la motion en postulat et le motionnaire maintient sa motion afin de pouvoir en discuter en plénum notamment avec d'autres milieux intéressés.

### **Vote de la commission**

Pour le classement de la motion : 4 voix

Pour le renvoi de la motion au Conseil d'Etat : 1 voix

Abstentions : 2 voix

---

Gimel, le 20 janvier 2009.

Le rapporteur :  
(Signé) *Philippe Reymond*