

Motion Jean-Jacques Truffer et consorts pour un canton plus mobile - Affectation des revenus de la RPLP à l'amélioration indispensable des infrastructures routières

Développement

Selon l'article 19 de la loi fédérale sur l'application de la RPLP, un tiers des recettes est attribué aux cantons au titre d'une dépense liée, alors que les deux autres tiers restent acquis à la Confédération, avant tout pour financer les grands projets des transports publics, les cantons utilisant en priorité leur part au produit net pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier.

Le canton de Vaud a perçu un montant de 32 millions en 2005, 34 millions en 2006 et 35 millions en 2007, montants calculés selon une clé de répartition définie à l'article 38 de l'ordonnance sur la RPLP. Ces montants vont encore augmenter, les véhicules servant au transport de personnes et de choses étant soumis à des taxes plus élevées à partir du 1er janvier 2008, suite à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.

A ce jour, ces montants ont été absorbés dans le pot commun de l'ensemble des revenus du canton. Ils sont pour l'heure affectés au Service des automobiles et de la navigation, sous la rubrique 107.4409, à titre de part à d'autres recettes fédérales. Il est à relever cependant que la plupart des cantons utilisent ces montants pour l'amélioration de leurs infrastructures routières.

La motion Albert Chapalay, déposée en 2004, relative plus particulièrement au trafic poids lourds a été retirée en 2005 au profit d'une résolution demandant que des mesures sectorielles soient prises afin de garantir le trafic des 40 tonnes sur les routes cantonales. A ce jour, seul l'EMPD accordant un crédit-cadre de 14 millions 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, constitue un investissement significatif.

Les finances cantonales ont évolué favorablement ces dernières années. Les investissements peu compatibles avec la doctrine financière de l'époque sont aujourd'hui possibles.

L'augmentation constante du trafic, due à l'implantation de nouvelles entreprises dans le canton et à l'accroissement prévisible de la population dans les années à venir, va nécessiter une amélioration significative des infrastructures routières.

Il est également nécessaire de diminuer les zones de trafic saturé afin de réduire la pollution engendrée par des véhicules circulant au pas.

Nous demandons qu'une large part des revenus de la RPLP soit affectée au rattrapage de l'entretien des routes et à la construction de voies de circulation (ou à leur élargissement), indispensables au développement du canton.

Le Mont-sur-Lausanne, le 20 mai 2008. (Signé) *Jean-Jacques Truffer et 39 cosignataires*

M. Jean-Jacques Truffer : — Cette motion demande un canton plus mobile, par l'affectation des revenus de la Redevance sur le trafic des poids lourds liés aux prestations (RPLP) à l'amélioration indispensable des infrastructures routières. La RPLP relève de la législation fédérale. Elle vise à assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructure et des coûts

occasionnés à la collectivité par le trafic des poids lourds. Le canton de Vaud a perçu, à titre de part cantonale à la redevance RPLP, un montant de 35 millions, selon les comptes 2007, montant affecté au Service des automobiles et de la navigation, sous la rubrique 107.4409. Ce montant augmentera d'environ 10% en 2008, les véhicules servant au transport de personnes et de choses étant soumis à des taxes plus élevées suite à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. A ce jour, les revenus de la RPLP ont été absorbés dans le pot commun de l'ensemble des revenus du canton. Il est à relever, cependant, que la plupart des cantons utilisent ces montants pour l'amélioration de leurs infrastructures routières. Seize d'entre eux connaissent une affectation partielle ou totale du produit de la RPLP aux routes cantonales, dont cinq par le biais d'une mention dans une loi. Selon une étude du TCS, douze cantons disposent d'un fonds routier ou d'un compte routier établi sur une base légale. Toujours selon le TCS, l'existence d'un compte ou fonds routier dans la législation cantonale a un lien avec un rapport, des dépenses brutes sur les recettes brutes, plus élevé comparé aux cantons sans compte routier. De plus, l'existence d'un fonds ou compte routier dans la législation cantonale va de pair avec une meilleure maîtrise des dépenses et recettes purement cantonales. Il est à relever également que trois cantons, St-Gall, Berne et Lucerne, transfèrent une partie des recettes de la RPLP aux communes. Le Valais verse le 80% de sa part aux recettes de la RPLP au Service des routes et cours d'eau.

Par ailleurs, la Commission de gestion fait part de son inquiétude quant à la dégradation du patrimoine routier et constate que, depuis plusieurs années, des interventions parlementaires abordent ce sujet sans trouver de réponse satisfaisante. Je rappelle la cinquième observation de son rapport, adoptée à l'unanimité de ses membres : "Le Conseil d'Etat est invité à renseigner le Grand Conseil sur les démarches qu'il entend entreprendre en matière d'entretien dans le but d'assurer la sécurité du réseau cantonal et dans quel délai."

La présente motion s'inscrit parfaitement dans les options financières que le canton pourrait faire valoir en réponse à cette demande. Il n'est plus possible de laisser au Conseil d'Etat la plus grande marge de manœuvre possible pour affecter les ressources résultant du trafic routier, le retard dans l'entretien du réseau routier cantonal étant considérable. Cette motion s'inscrit également dans une démarche globale d'amélioration ou de construction de nouvelles voies de circulation pour répondre à une augmentation prévisible du trafic routier, malgré l'augmentation du prix des carburants. Elle est complémentaire aux différents postulats déjà déposés et relatifs à l'adaptation du réseau routier et autoroutier sur l'arc lémanique.

Pourquoi une motion plutôt qu'un postulat ? La motion se justifie par le fait qu'une affectation de tout ou partie des revenus cantonaux de la RPLP, dans un but bien défini, nécessite vraisemblablement une adaptation du cadre législatif, comme l'ont fait quelques cantons, et plus particulièrement une modification de la loi sur les finances. L'opportunité d'une telle démarche, l'affectation totale ou partielle des revenus de la RPLP et l'adaptation consécutive du cadre législatif y relatif, justifient le renvoi de la motion à l'examen d'une commission. La motion est d'ailleurs signée par plus de 20 députés.

La discussion est ouverte.

M. André Marendaz : — Je demande comme le motionnaire que cette motion soit renvoyée à une commission.

Ce n'est pas seulement à des améliorations routières que la RPLP doit être affectée, mais aussi aux transports en général. Au nom du groupe socialiste, je demande que cette motion soit renvoyée à une commission pour que soient définies plusieurs pistes de financement des transports dans leur ensemble, y compris par exemple pour les parcs-relais ou pour le covoiturage.

M. Olivier Epars : — Après le débat de tout à l'heure sur la motion Dolivo, c'est de la provocation que d'appeler une motion qui appelle à produire du CO2 "pour un canton plus mobile". On voit bien, là, combien certains membres de ce parlement sont conséquents !

Combien de fois le Conseil d'Etat nous a-t-il dit qu'on n'affectait pas les recettes, qui vont toutes dans le pot commun ? Combien de fois avons-nous pris un retour de manivelle, à ce sujet, comme pour le Fonds de renaturation des cours d'eau ? Je ne vois pas pourquoi nous ferions une exception pour les routes, bien au contraire. Je vous remercie de ne pas prendre cette motion en considération.

M. Alexis Bally : — Voulons-nous vraiment un "canton plus mobile" ? Le Plan directeur cantonal (PDCn) décrit déjà très bien les conséquences de la mobilité actuelle. En faut-il encore plus ? Déjà maintenant, le canton possède un des réseaux les plus denses de Suisse en termes de kilomètres de route par habitant. Et il ne se passe pas un jour sans qu'on parle de notre dépendance au pétrole, de sa raréfaction et de la flambée des prix. Et si nous brûlons tout le pétrole restant, au cours de ce siècle, nous allons au devant d'une catastrophe. Au niveau local, toute nouvelle route génère un trafic supplémentaire. Favoriser cette tendance par des moyens financiers supplémentaires me semble donc aller à l'encontre des très modestes efforts faits pour endiguer le trafic. Si l'on se limite à l'entretien du réseau actuel, les moyens engagés jusqu'ici sont suffisants. En conclusion, s'il devait y avoir une affectation, que ce soit alors en faveur des transports publics et de la mobilité douce, dans l'esprit des dispositions régissant la RPLP ! Je vous invite à refuser la motion, ou, au moins, à la transmettre à une commission.

M. Jean-Jacques Truffer : — Comme prévu, le débat part dans toutes les directions, selon les convictions de chacun. C'est bien pour cette raison que je propose de débattre de l'ensemble du problème en commission.

La discussion est close.

La motion, cosignée par au moins 20 députés, est renvoyée à l'examen d'une commission.