



## INTERPELLATION

**Auteur** Les Verts, par Gwénohé Blanchet, Emmanuel Revaz et Jean-Daniel Melly  
**Objet** Financement des RPS et « nouveau » mécanisme de financement pour la mobilité  
**Date** 15/06/2020  
**Numéro** 2020.06.185

Depuis 2008 avec la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre les cantons et la Confédération, le Valais bénéficie annuellement de contributions pour la gestion et l'entretien des routes principales suisses (RPS) en Valais (12% du réseau routier valaisan). Malgré cette réforme, le Canton n'a pas, jusqu'à aujourd'hui et en partie du moins, modifié son mode de financement des RPS. De 2008 à 2019, en plus de la part de la Confédération, le Canton et les communes ont continué à cofinancer les RPS avec des montants respectifs de 82.3 millions et de 17.3 millions. De plus, de 2008 à 2015 seul 75% des montants fédéraux ont été utilisés et de 2016 à 2019 90%. Durant cette dernière décennie, les montants fédéraux non-investis dans les RPS ont été mis de côté pour constituer des réserves qui s'élèvent aujourd'hui à la coquette somme de 211 millions.

Dans son communiqué de presse du 21 avril 2020, le Conseil d'Etat déclare vouloir dégager des moyens pour financer la mise en place du Concept cantonal de la mobilité, validé en 2018. Il décide de rétrocéder, via la réserve de 211 millions, les parts cantonales et communales investies dans les RPS depuis 2008. La rétrocession de la part cantonale (82.3 millions) sera destinée à la création d'un fond permettant la mise à niveau du réseau routier cantonal, son adaptation aux besoins actuels sécuritaires et d'entretien, le financement des projets d'agglomération et la requalification des traversées de localités hors des périmètres d'agglomération. Le développement de l'offre de mobilité douce et des transports publics n'est pas pris en compte et reste assuré par le budget ordinaire.

### Conclusion

Sur la base de ce qui précède, les auteurs de l'interpellation demandent au Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

- Pourquoi le Canton n'a-t-il pas adapté plus tôt son mode de financement des RPS, alors que les contributions fédérales étaient suffisantes pour assurer la maintenance de ces routes ?
- Compte tenu de la dégradation constante et régulière de l'état du réseau des routes cantonales depuis plusieurs années, pourquoi les montants économisés sur les contributions fédérales n'ont-ils pas été utilisés plus tôt pour l'entretien du réseau ?
- Lors des débats pour les crédits supplémentaires en faveur des routes cantonales dans le cadre des budgets 2018 et 2019, pourquoi le parlement n'a-t-il pas été informé de l'existence de cette réserve de 211 millions qui aurait pu servir de compensation aux dépenses supplémentaires ?
- Si la volonté est de dégager des moyens pour la mise en place du concept cantonal de mobilité 2040, pour quelles raisons les transports publics et la mobilité douce ne sont-ils pas concernés par ce nouveau fond, alors

qu'ils font partie intégrante dudit concept, y compris dans les domaines des projets d'agglomérations et de requalification des traversées de localités?