

Rue de Conthey 2 – 1950 Sion
079 577 49 28
politique@psvr.ch
www.psvr.ch



Parti Socialiste
du Valais Romand

Département de la mobilité, du territoire
et de l'environnement
Rue des Creusets 5, CP 478
1950 Sion

Sion, le 20 août 2021

RÉPONSE DU PSVR A LA PROCÉDURE DE CONSULTATION SUR LA NOUVELLE LOI SUR LES TRANSPORTS PUBLICS (LTP)

1. CONSIDÉRATION GÉNÉRALES SUR LA LOI

Le PSVR exprime quelques réserves sur l'intitulé de la loi ainsi que sur sa composition. Nous ne comprenons pas que la mobilité douce ainsi que le futur de l'aéroport de Sion soient discutés au sein d'une loi sur les transports publics. Bien que le PSVR se réjouisse de la présence de la mobilité douce dans un texte de loi, cette dernière étant un transport individuel, nous pensons que l'intitulé « *Loi sur la mobilité* » serait plus adapté. Nous suggérons d'étudier la possibilité d'y intégrer la loi existante sur la mobilité de loisir afin de regrouper l'ensemble des dispositions relatives à la mobilité (loisir, quotidienne, transports publics) dans un seul et même texte. En outre, un chapitre du projet de loi sur l'énergie (LcEne), actuellement en consultation, traite de la voiture électrique (chapitre 4.5). Tous ces articles devraient être réunis dans la même loi. Nous pensons également qu'un réel débat doit se tenir autour de l'aéroport de Sion et qu'il ne peut avoir lieu dans le cadre de cette loi. L'aéroport devrait, dès lors, être l'objet d'une loi distincte.

2. SUR LA PARTICIPATION FINANCIÈRE DES COMMUNES ET LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS PUBLICS

Sur ce point, l'idée générale de la loi est l'augmentation de la participation des communes dans les frais entraînés par une mauvaise estimation de la demande de transport public. Le PSVR estime qu'il n'est pas normal d'augmenter la participation des communes pour combler ce déficit. Le Valais devrait se battre pour que la Confédération reprenne sa participation d'avant 2008. Notre canton reste isolé et mal desservi (les trains affrétés par les CFF en Valais ont longtemps été vétustes par exemple), malgré les progrès réalisés ces dernières années. Nous estimons que, pour les communes, la priorité est d'encourager (subventionner) la mobilité douce et l'emploi de véhicules électriques. Demander aux communes de prendre en charge une plus grande partie des déficits des transports publics revient à encourager le transport en voiture individuelle.

Le PSVR déplore que cette loi n'évoque les prix des billets de transports publics pour les usagers. Nous proposons l'instauration de communautés tarifaires comme c'est le cas dans les cantons voisins. Le principe est d'offrir au voyageur un titre de transport unique pour

effectuer un déplacement, indépendamment du transport utilisé et du parcours effectué. Le prix du titre de transport dépend ainsi des zones traversées. Pour désengorger les routes et les centres ainsi que dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues au parc automobile, la gratuité des transports publics reste, selon nous, la meilleure solution à long terme.

Le PSVR défend la distinction entre le transport public urbain, le transport régional de voyageurs (TRV) et le transport public d'agglomération, appelé à se développer dans notre canton. Cette distinction ne devrait pas voir son taux de subventionnement changer. Aujourd'hui, lors d'un trajet reliant Anzère à l'Hôpital du Valais, les usagers empruntent un Car postal (TRV) jusqu'à la gare de Sion, puis un bus sédunois (transport urbain) jusqu'à l'hôpital. Le transport urbain ne doit dès lors pas être distingué sur le plan des subventions du TRV, car il remplit la même utilité régionale. Nous soutenons que ces trois types de transports doivent être subventionnés par la même clef (70/30 ou l'ancienne clef du TRV). Nous saluons également le développement du transport public d'agglomération en Valais car la mobilité ne s'arrête pas aux frontières communales.

En revanche, nous déplorons l'atomisation actuelle des sociétés de transports publics. Si dans le Chablais, les Transports publics du Chablais sont un acteur régional, le Valais central se caractérise par un nombre d'acteurs bien trop important (Car postal, bus sédunois, bus sierrois, SMC, Ballestraz, Thétaz, RégioAlps, ...). Le modèle fribourgeois d'une seule société serait, selon nous, idéal (TPF) et permettrait de coordonner l'offre de manière bien plus appropriée qu'aujourd'hui. Il faut dès lors que le canton se dote d'un outil lui permettant de promouvoir les collaborations et les fusions sur le plan régional, voire cantonal, tant pour l'exploitation, que pour les investissements. Les dispositions vaudoises en la matière en sont, pour nous, un bon exemple.

3. SUR L'AÉROPORT DE SION

Les interrogations quant à l'aéroport sont, selon le PSVR, trop nombreuses pour l'intégrer dans cette loi. De surcroît, il nous paraît étrange que l'aéroport puisse être considéré comme une infrastructure de transport public étant donné son faible nombre de passagers annuels.

Un réel débat doit avoir lieu quant à l'utilité publique de l'aéroport, à son importance cantonale ainsi qu'à son avenir (développement ou réduction, cantonalisation, ...). La question de son financement public reste pareillement épineuse : est-il justifié quand les principaux utilisateurs de l'infrastructure sont les jets privés et les aviateurs de loisirs ?

Nous nous interrogeons également sur la répartition des déficits liés à l'aéroport : tout en reconnaissant qu'il n'est pas souhaitable que la commune de Sion prenne en charge l'intégralité du déficit, on ne peut se résoudre à le répartir à part égale à l'ensemble des communes valaisannes quand seules quelques-unes en profitent. Deux pistes nous paraissent cependant envisageables. Tout d'abord, une variante basée sur le financement des routes cantonales par le canton et les communes (70% - 30%). Ceci représenterait une somme d'environ un million de francs à répartir entre les communes de manière proportionnelle à leur population. La deuxième option est une cantonalisation de l'aéroport, position défendue par la fédération des communes valaisannes.

4. SUR LA MOBILITÉ DOUCE

Le chapitre sur la mobilité douce ne convainc pas le PSVR. Tout d'abord, comme stipulé plus haut, nous ne comprenons pas la présence d'un tel chapitre dans la loi sur les transports publics. Ensuite, la définition proposée de cette dernière est bien trop large : la voiture individuelle à essence est un « *mode de transport destinés à la mobilité dite quotidienne* » (art.26), ce qui est totalement contre-productif puisque l'objectif de la mobilité douce est la réduction des transports en voiture à essence individuelle. Ensuite, la loi considère comme « *action de promotion* » « *tout encouragement à l'utilisation de la mobilité douce quotidienne, notamment les campagnes incitatives* » (Art.29) ce qui reste très large et peu sérieux. Cet article pave la route à une politique de beaux discours sans réels changements. Nous avons besoin d'objectifs chiffrés de promotion de la mobilité douce (diminution du parc automobile, augmentation du pourcentage de voitures électriques, diminution de la consommation d'essence, ...) et d'actions concrètes pour les atteindre.

En ce qui concerne les pistes cyclables, la loi reste incomplète. En particulier l'article 27. L'État ne doit pas se contenter d'un rôle de développement et d'entretien, il doit endosser le rôle de coordinateur et de soutien auprès des communes pour le développement d'un réseau de mobilité douce. Le canton doit établir un plan directeur pour l'ensemble du réseau cantonal de concert avec les communes, il doit veiller à la qualité et à la cohérence du réseau cyclable. De ce point de vue, notre parti soutient l'initiative cantonale vélo réclamant « *la promotion et le développement de la mobilité cyclable quotidienne* », « *la concrétisation d'une stratégie sur l'ensemble du canton visant notamment à augmenter significativement la part modale des déplacements cyclables* » ainsi que « *la création d'un réseau cantonal de voies cyclables.* »

Pour le PSVR :

Clément Borgeaud
Président



Grégoire Rieder
Secrétaire politique

