

Rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de révision partielle de la loi sur les routes (LR)

Le Conseil d'Etat du canton du Valais a, par décision du 22 décembre 2021, décidé la mise en consultation de l'avant-projet de révision partielle de la loi sur les routes, accompagné du présent rapport explicatif.

1. Introduction

Le présent avant-projet de révision partielle de loi a été élaboré par le Groupe de travail « Loi sur les Routes » (ci-après GLR) qui a été constitué par décision du Conseil d'Etat du 2 septembre 2020. Le GLR institué est composé de représentants de l'Administration cantonale provenant du Service de la mobilité et du Service administratif et juridique du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement ainsi que de deux représentants de la Fédération des communes valaisannes. Le GLR s'est vu notamment confier les tâches suivantes :

- Intégrer les bases légales pour le financement de la construction et l'entretien des aires de repos des gens du voyage ;
- Uniformiser la répartition des frais entre canton et communes (70/30 vs 50/50) pour la construction, correction et réfection, ainsi que l'entretien des routes cantonales à travers les localités ;
- Mettre à jour les critères de répartition de la participation aux frais d'entretien et de construction entre les communes suite aux recommandations de la COGEST ;

La révision partielle de la loi cantonale sur les routes du 3 septembre 1965 (LR) est indispensable pour répondre à des problématiques qui ont été décelées par les services spécialisés et par la COGEST, mais aussi en raison de la répartition des frais entre les communes valaisannes pour lesquelles le Conseil d'Etat et le Grand Conseil ont manifesté des attentes.

2. Procédure législative

La législation cantonale actuelle sur les routes comprend notamment la loi sur les routes du 3 septembre 1965 (ci-après LR). La procédure législative pour la révision partielle de cette loi est la suivante :

La nouvelle loi sur les routes (ci-après : « LR ») sera adoptée par le Grand Conseil, sur la base d'un projet soumis par le Conseil d'Etat (art. 37 ss de la Constitution du Canton du Valais du 8 mars 1907 (ci-après Constitution cantonale), art. 35 ss de la loi sur l'organisation des Conseils et les rapports entre les pouvoirs du 28 mars 1996 (LOCRP)).

Le présent avant-projet tient compte de cette procédure dans la mesure où tous les éléments essentiels (compétences, définition des règles matérielles et procédures) mais également détaillés y figurent.

3. Grandes lignes de la révision

Les explications générales ont pour but d'indiquer au Grand Conseil et à tout intéressé les motifs justifiant la révision partielle de la LR, de donner un aperçu sur les travaux accomplis et de décrire les caractéristiques du projet de révision partielle dans la version présentée. Des explications et précisions complémentaires figurent dans le commentaire relatif aux divers articles au chapitre 5.

3.1. Intégration des bases légales pour le financement de la construction et l'entretien des aires de repos des gens du voyage

Il n'y a pour l'heure qu'une seule place de ce genre en Valais, mais il est prévu à terme selon le plan directeur cantonal fiche C.10 « Aire de stationnement pour les gens du voyage » d'en mettre à disposition trois, une pour chaque région principale du canton. Cette fiche suit les recommandations du rapport de 2010 de la « Fondation Assurer l'avenir des gens du voyage suisses », instituée et soutenue par la Confédération, qui rappellent que le nombre d'aires de stationnement est insuffisant en Valais et qu'il est nécessaire d'en augmenter le nombre. La fiche C.10 fait aussi écho à plusieurs traités de droit international qui consacrent l'obligation de respecter le mode de vie des gens du voyage en mettant des aires d'accueil à leur disposition.

Avec les bases légales actuellement en vigueur, l'intégralité des coûts liés à la création et à l'entretien d'aires de repos pour les gens du voyage est supportée par les communes sites. Cette situation n'encourage donc pas les communes dans la création de nouvelles places et à cet égard, les communes valaisannes ne sont pas toutes égales puisque les aires d'accueil ne peuvent être réalisées que dans des territoires de plaine situées à proximité de l'autoroute A9. Ainsi il est proposé d'adapter les bases légales pour que les frais de construction et d'entretien des aires de repos des gens du voyage soient supportés pour le 70% par le canton et pour le 30% restant par l'ensemble des communes du canton à l'image de la route cantonale T9 qui traverse le Valais de St-Gingolph à Oberwald.

Cette analogie avec la T9 justifie donc que la question du financement de la construction et de l'entretien des aires de repos pour les gens du voyage soit intégrée dans la loi sur les routes afin d'en reprendre la répartition 70/30 entre canton et communes et pour utiliser le même mécanisme de répartition des frais entre l'ensemble des communes du canton.

Il est essentiel de préciser que la révision partielle de la loi sur les routes ne règle que le financement et la prise en charge des frais de construction et d'entretien des aires de repos des gens du voyage. En d'autres termes, la révision partielle de la loi sur les routes n'affecte en rien la compétence des communes concernant les aires de repos pour les gens du voyage sur leur aménagement du territoire. La loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT) fixe en effet que les communes sont compétentes pour la mise en zone adaptée des aires de repos et pour décider de l'implantation ou non d'une aire de repos sur leur territoire. Les procédures actuelles qui y sont d'ailleurs décrites demeurent réservées et les dispositions de la loi sur les routes ne sont pas applicables pour la procédure et la décision concernant la planification et les autorisations nécessaires pour l'implantation des aires de repos. La LcAT ne prévoit pas de zones d'affectation cantonales. Cette modification partielle de la loi sur les routes ne permet donc pas que le canton, impose, contre l'avis des communes, l'implantation de ces aires de repos.

3.2. Uniformiser la répartition des frais entre canton et communes pour la construction, correction et réfection, ainsi que l'entretien des routes cantonales à travers les localités :

La répartition des frais d'entretien des routes entre canton et communes varie en fonction de la situation du tronçon routier considéré. En effet, les tronçons sis hors localité voient une prise en charge à hauteur de 70% des frais par le canton et le 30% restant par l'ensemble des communes du canton. Les tronçons sis à l'intérieur de localité voient quant à eux une prise en charge à parts égales entre le canton et la commune concernée, sauf pour les éléments décrits à l'article 119 al 2.

La répartition des frais de construction, correction et réfection est identique que les tronçons soient sis hors ou à l'intérieur de localité avec 70% supportés par le canton et 30% par les communes du secteur.

Dans la pratique, cette différence dans la clé de répartition n'est pas toujours très claire. Il n'est en effet pas toujours aisé de définir la limite entre des travaux d'entretien et des travaux de construction, correction et réfection. Il est donc proposé, par souci de simplification et de clarification, d'avoir une règle uniforme de répartition des frais entre canton et communes quel que soit le type de travaux et quelle que soit la situation du tronçon concerné. C'est donc la formule 70% des frais à charge du canton et 30% à charge des communes qui a été retenue partout et pour tout type de travaux.

La différence de participation entre les communes n'est quant à elle pas modifiée. Elle fait l'objet d'une répartition selon l'article 89 pour les communes intéressées (art. 88 al 1 let b et art. 89 al 2) lors de travaux de construction, correction et réfection hors et à l'intérieur de localité, ainsi qu'une participation de l'ensemble des communes du canton lors de travaux d'entretien hors localité. Lorsqu'il s'agit de travaux d'entretien à l'intérieur de localité, seule la commune site participe selon l'article 119.

3.3. Répartition de la participation aux frais d'entretien et de construction des communes suite aux recommandations de la COGEST

La COGEST relevait, dans son rapport du 17 septembre 2019, les éléments suivant concernant l'article 89 de la loi sur les routes et notamment les critères pour la répartition des frais de construction et d'entretien entre les communes :

- la qualité ou la fiabilité des données relatives aux nuitées touristiques n'est actuellement pas suffisante ;
- les informations reçues du Service de la circulation routière et de la navigation relatives au nombre de véhicules à moteur par localité nécessitent en l'état un traitement manuel important comportant un risque d'altération des données.

Les critères « chiffre de la population selon la statistique de l'état de la population » et « la longueur du réseau empruntant le territoire de la commune » ne sont pas remis en cause par la COGEST, car ils sont issus de données quantifiables et fiables.

Considérant ces éléments ainsi que le risque de procédures de recours sous-jacent, la COGEST recommande, en conclusion de son rapport, que la base légale soit révisée et que certains critères utilisés actuellement dans l'article 89 pour la fixation de l'échelle de répartition soient revus et/ou remplacés par d'autres plus fiables et objectifs.

Les critères importants que sont celui du nombre de nuitées et de l'effectif des véhicules souffrent effectivement d'un certain manque de fiabilité et d'homogénéité dans leur détermination. Le critère des nuitées n'est pas défini clairement et n'est ainsi pas renseigné

uniformément par les communes. Il est en effet possible que des communes touristiques déclarent moins de nuitées qu'une commune faiblement touristique voisine tout simplement car la notion de nuitées et la détermination de leur nombre n'est pas identique dans ces deux communes. Dès lors cette différence d'appréciation qui peut se reproduire pour chaque commune du canton, engendre une répartition des frais d'entretien et de construction des routes cantonales selon le critère nuitée qui est biaisée et qui n'est ni juste ni équitable entre les communes.

Le critère des véhicules à moteur est peu pratique à mettre en œuvre. Son interprétation nécessite des manipulations par le Service de la mobilité telles que des opérations de calcul pour obtenir le nombre de véhicules pour les communes fusionnées et la ventilation des données fournies par le service de la navigation routière qui sont basées sur les numéros postaux des localités et non directement par commune. Ces manipulations peuvent réduire la fiabilité des données de bases et ainsi biaiser la répartition des frais de construction et d'entretien des routes cantonales entre les communes.

A la lumière de ces éléments, les recommandations de la COGEST sont justifiées et pour y répondre, il est proposé de revoir ces deux critères.

Effectif des véhicules à moteur :

En représentant graphiquement pour chaque commune le nombre de véhicules immatriculés en relation avec sa population, il est aisé de constater une forte linéarité entre les données ce qui démontre aussi une grande corrélation. Le coefficient de corrélation entre ces données est d'ailleurs de $r = 0.99$ ce qui est très proche de la corrélation parfaite associée à un facteur $r = 1$. Cette forte corrélation démontre qu'il est possible de substituer l'un des critères à l'autre, sans pour autant occasionner une modification importante de la répartition des frais entre les communes.

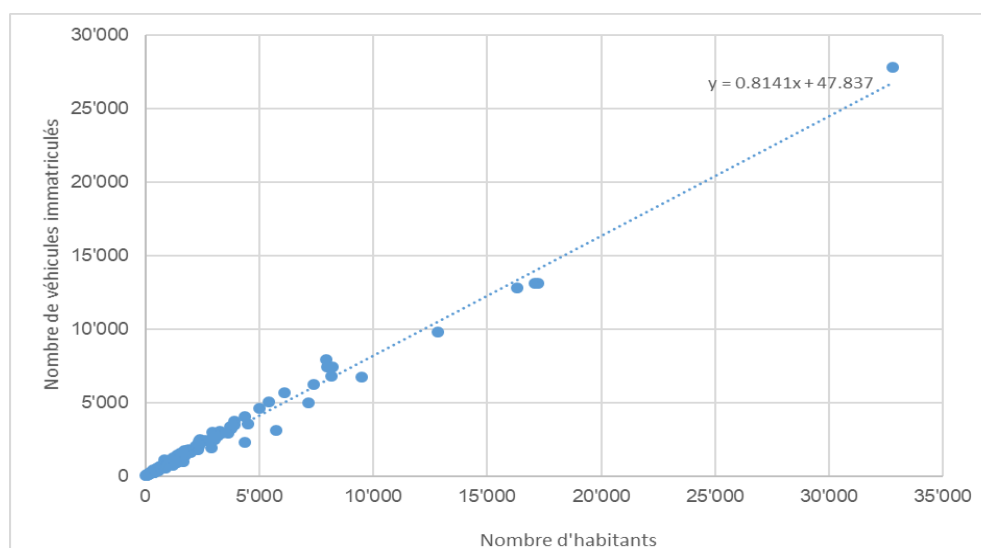


Figure 1 Corrélation entre le critère nombres d'habitants et le critère nombre de véhicules immatriculés

Le chiffre par commune de la population selon la statistique de l'état de la population étant une donnée statistique fiable, renseignée de manière uniforme pour l'ensemble des communes du canton et qui ne nécessite aucun traitement (si ce n'est lors de fusion de communes) peut aisément prendre la place du critère moins fiable du nombre de véhicules immatriculés sans pour autant altérer la répartition des frais entre les communes.

A cet effet, la révision partielle de la loi sur les routes propose de supprimer le critère de l'effectif des véhicules et d'augmenter le pourcentage de celui de la population. Ce faisant et

se basant sur les chiffres de 2013 qui ont servi de base pour la détermination de la répartition des coûts durant la période 2014-2017 et qui continue à servir de base pour la période 2018-2021, l'impact sur la répartition entre les communes peut être observée par une augmentation maximale pour les communes de 6% et une diminution maximale de 11%. Seules 9% des communes valaisannes ont une variation supérieure à 5% et 1% des communes une variation supérieure à 10% (à la baisse). Les variations s'expliquent dans certaines communes par des sociétés ou des entreprises ayant un grand parc automobile immatriculé sur son territoire. Dans d'autres, il peut y avoir certains hameaux qui ont un numéro postal différent de celui de la commune où il est situé et qui correspond à celui de la commune voisine. Les variations restent toutefois relativement modestes et l'utilisation de ce critère remplit l'objectif fixé par la COGEST sans occasionner de grand changement pour les différentes communes.

Nombre de nuitées touristiques

Le nombre de nuitées touristiques représentent un facteur important dans la répartition des frais entre les communes. Il est à mettre en lien direct avec la fréquentation des routes par des véhicules engendrés par les activités touristiques de notre canton.

Si ce critère, qui est décrit comme peu fiable par la COGEST, venait simplement à être supprimé, la population permanente des communes touristiques étant relativement faible par rapport à la population touristique potentielle, la répartition de frais se ferait largement au détriment des communes les plus peuplées faisant ainsi fi de l'utilisation réelle des routes cantonales par les touristes. De plus, il n'y a aucune corrélation entre les nuitées touristiques et les autres critères si bien qu'il n'est pas possible à l'instar de l'effectif des véhicules à moteur de le substituer par un autre critère. A la lumière de ces explications, il est donc essentiel non pas de supprimer ce critère, mais d'en donner une définition uniforme pour l'ensemble des communes du canton et de le baser sur des données statistiques disponibles et fiables. Dans cette optique, plutôt que d'utiliser la demande touristique, c'est-à-dire le nombre de nuitées réellement consommées, qui sont des données renseignées de manière non uniforme par les communes et les offices du tourisme, il semble préférable et plus fiable de se baser sur l'offre potentielle et ainsi définir des critères uniformes pour l'ensemble des communes valaisannes afin de la définir.

Le nombre de résidences secondaires par commune est une donnée renseignée par le Registre fédéral des bâtiments et logements (RegBL) que chaque administration communale doit tenir à jour et qui permet de déterminer le taux de résidences secondaires selon la Loi fédérale sur les résidences secondaires (LRS). Ce nombre est une donnée fiable qui ne nécessite aucune manipulation et qui permet de renseigner sur une partie des nuitées touristiques. Le nombre de lits hôteliers sur le territoire d'une commune est aussi une donnée connue. La combinaison du nombre de résidences secondaires et du nombre de lits hôteliers avec un taux d'occupation moyen permet de définir l'offre touristique d'une commune, c'est-à-dire son potentiel à accueillir sur son territoire des touristes ou gens de passage. Il convient de préciser que le nombre de lits hôteliers tel qu'il est proposé d'utiliser dans la révision de la loi sur les routes ne tient pas compte des lits en chambres d'hôtes, dans des auberges de jeunesse, de cabanes d'altitude, de campings et de logements collectifs. En effet le nombre de lits de ces types de logements n'est pas toujours connu avec précision et nécessiterait une transformation engendrant ainsi une baisse de fiabilité des données : si le nombre d'établissement est connu, leur capacité ne l'est pas toujours. L'observatoire valaisan du tourisme « Tourobs » recommande d'ailleurs dans ce contexte de se baser uniquement sur les lits hôteliers considérés comme une donnée fiable et connue. Les autres types de lits (chambres d'hôtes, auberges de jeunesse, cabanes d'altitude, campings et logements collectifs) étant de manière générale minoritaires par rapport aux résidences secondaires et aux lits hôteliers, ne pas les prendre en compte dans les calculs des nuitées n'engendre que peu d'impact sur la répartition entre les communes.

Le Service de l'économie, du tourisme et de l'innovation confirme d'ailleurs que les données des lits hôteliers et des résidences secondaires peuvent être renseignées pour chaque commune de manière fiable par « Tourobs ».

L'offre potentielle en nuitées d'une commune peut être définie comme la somme des nuitées potentielles en résidence secondaires et dans des lits hôteliers, considérées de la manière suivante :

- en multipliant le nombre de résidences secondaires par 2 personnes et une occupation de moyenne de 30 jours par année, soit un nombre de nuitées de 60 par année par résidence secondaire
- en multipliant par 150 nuitées d'utilisation chaque lit hôtelier.

Il avait été imaginé, dans un premier temps, d'utiliser une occupation moyenne de 50 jours par résidence secondaire. Ce choix pour l'ensemble du Valais aurait pu être défendu et justifié en se basant notamment sur les résultats de l'enquête de Tourobs sur les résidences secondaires en Valais (2018). Cette valeur fait toutefois l'objet de vives discussions dans le cadre de l'élaboration des règlements communaux sur les taxes de séjour et d'hébergement. A ce propos, la jurisprudence fédérale en la matière indique que lorsque les communes ne sont pas en mesure de donner des chiffres précis concernant le nombre de jours d'occupation des résidences secondaires, l'occupation de 30 jours au maximum peut être admise. C'est pour cette raison que le choix s'est porté finalement sur 30 jours, valeur qui est validée par la jurisprudence. Le choix d'une occupation de deux personnes pour chaque nuitée est aussi une moyenne estimative qui permet de déterminer un nombre de nuitées moyen par résidence secondaires.

Le choix d'une occupation moyenne de 150 nuitées par lit hôtelier est quant à lui cohérent avec l'occupation moyenne habituelle (avant COVID) des hôtels en Valais.

Afin de déterminer l'influence sur la répartition des frais entre les communes des choix retenus pour le nombre de jours d'occupation des résidences secondaires et le nombre de nuitée par lit hôtelier, une étude de sensibilité a été réalisée. Elle a mis en avant qu'en faisant varier le nombre de jours d'utilisation pour les résidences secondaires et les jours d'utilisation pour les lits hôteliers, l'impact sur la répartition des frais entre les communes reste faible. Ceci tend à démontrer que les valeurs retenues n'ont pas un impact plus favorable pour une commune que pour une autre.

Il a aussi été renoncé à utiliser des valeurs différenciées de nombre de nuitées entre les communes fortement touristiques et faiblement touristiques, nombres qui seraient sujets à discussion et recours. Il est donc préférable de mettre toutes les communes sur un pied d'égalité et d'utiliser des valeurs de nombres de nuitées par résidence secondaire ou lits hôteliers qui sont des valeurs moyennes.

Cette nouvelle manière de déterminer les nuitées touristiques en se basant sur l'offre en nuitées plutôt que sur la demande occasionnelle cependant une redistribution importante entre les communes dans les frais d'entretien et de construction, correction et réfection. Ces différences ne proviennent pas du nombre de nuitées moyennes choisies pour le calcul, mais du fait que la demande en nuitées comme utilisée jusqu'à présente n'était pas toujours renseignée de manière correcte et uniforme entre les communes. Cette situation a créé des disparités importantes entre les communes qui ont été à la base du rapport et des recommandations de la COGEST. Ainsi le passage sur une estimation de l'offre occasionnelle une redistribution des frais, mais permet d'aboutir à un système plus uniforme et plus fiable pour la détermination des nuitées touristiques.

Il est toutefois essentiel de préciser qu'il est impératif de se distancer de la notion de nuitées définie dans les règlements communaux sur les taxes de séjour et d'hébergement. En effet, ces derniers se basent sur les nuitées effectives pour les lits commerciaux et sur une utilisation estimative raisonnable de nuitées en résidence secondaire. Cela revient à définir la demande en nuitée touristique, alors que, comme déjà mentionné ci-avant, le critère « nuitée » dans la loi sur les routes se base quant à lui sur une offre potentielle. La loi sur les routes et sa définition des nuitées ne peut donc être appliquée dans le cadre de contestations à l'encontre des taxes forfaitaires de séjour et d'hébergement découlant des règlements communaux. Autre différence notable par rapport aux règlements communaux sur les taxes de séjour et d'hébergement, les résidences secondaires appartenant aux habitants permanents de la commune et utilisées pour leur propre besoin ne sont en principe pas soumises à la taxe forfaitaire. Dans le cadre de la loi sur les routes, les nuitées de ces résidences secondaires sont également comptabilisées dans le calcul, puisque les personnes s'y rendant utilisent des routes cantonales qu'il faut entretenir et parfois construire.

Avec ce nouveau critère, l'ordre de grandeur des variations pour les communes est similaire : (48% des communes ont une variation >10%, 12% des communes > 30%). Les pourcentages peuvent paraître importants, mais en valeur absolue, les montants demeurent acceptables et supportables, d'autant plus qu'avec la nouvelle répartition entre le canton et les communes pour l'entretien de l'intérieur des localités, la facture pour les communes devrait diminuer.

Pondération des différents critères

Il est ainsi proposé que pour la construction, correction et réfection de la route cantonale Saint-Gingolph - Oberwald, les routes intercantionales, les routes internationales et les aires de repos du gens du voyage, ainsi que pour l'entretien de l'ensemble du réseau cantonal si hors localité et l'entretien des aires de repos des gens du voyage toutes les communes du canton participent aux 30% des frais avec la clé de répartition suivante :

- 25% de la longueur du réseau empruntant le territoire de la commune ;
- 50% du chiffre de la population selon la statistique de l'état de la population ;
- 25% du nombre de nuitées.

La répartition financière pour la construction, correction et réfection des autres routes cantonales mentionnées à l'article 88 lettre b, à défaut d'entente entre les communes intéressées, est opérée avec la clé de répartition suivante :

- 25% de la longueur de l'ouvrage sur chaque commune
- 25% du chiffre de la population selon la statistique de l'état de la population ;
- 25% du nombre de nuitées ;
- 25% de l'intérêt que présente l'ouvrage pour les communes concernées ;

Les frais d'entretien des routes cantonales sises à l'intérieur des localités sont quant à eux assumés à hauteur de 30% par la commune site, sauf pour les éléments décrits à l'article 119 al 2.

4. Modification par article

Art. 29

L'alinéa 2 doit être complété pour intégrer les aides à la traversée comme les passages piétons. En effet, pour assurer la sécurité des usagers et leur visibilité, il est souvent exigé que les aides à la traversée avec une fréquentation importante soient éclairées. Même hors

localité. Jusqu'à présent, la loi ne définissait pas la possibilité de le faire et la question du financement n'était pas défini. Avec cet ajout, l'éclairage (construction et entretien) des aides à la traversée hors localité est financée 70/30 comme pour le reste des tronçons hors localité.

Art. 87*

L'alinéa 2 doit être complété pour intégrer les aires de repos des gens du voyage au même titre que les voies publiques cantonales dans la répartition des frais.

Cette modification ne porte que sur la prise en charge des coûts de construction et d'entretien. La compétence d'aménagement du territoire reste communale et au niveau de la mise en zone adaptée à une telle activité, les compétences et procédures actuelles demeurent.

Art. 88*

L'alinéa 1 doit être complété pour intégrer les aires de repos des gens du voyage au même titre que les voies publiques cantonales dans la répartition des frais.

La lettre a doit également être complétée pour que ce soient, après déduction de la participation cantonale, l'ensemble des communes valaisannes qui contribuent à la construction et à l'entretien des aires de repos des gens du voyage et non plus uniquement les communes sites qui en supportent l'intégralité.

Art. 89*

La pondération des différents facteurs est revue pour permettre de baser le calcul sur des chiffres fiables et difficilement contestable qui ressortent de statistiques cantonales officielles. L'alinéa 1 concerne la route cantonale T9 St-Gingolph – Oberwald, les routes intercantionales et les routes internationales et les aires de repos des gens du voyage auxquelles toutes les communes participent. L'alinéa 2 concerne les autres routes cantonales.

Alinéa 1

A la lettre c, le poids du critère « chiffre de la population selon statistique de l'état de la population » est augmenté à 50 % au lieu d'anciennement 25%. La lettre d est abrogée, le critère « effectif des véhicules à moteur » étant intégré dans le poids supplémentaire octroyé à celui de la population. Les deux critères ayant une très bonne corrélation, ce changement n'a que peu de conséquence pour la plupart des communes. Le poids des autres critères décrits aux lettres a et e restent inchangés.

Alinéa 2

Pour les mêmes raisons qu'à l'alinéa 1, la lettre e concernant « effectif des véhicules à moteur » est abrogé et les poids des différents critères ont été redistribués et uniformisés à 25% chacun.

Alinéa 6

Cet alinéa décrit sans équivoque et de manière précise le calcul de l'offre potentielle de nuitées admis pour déterminer la participation des communes. Ainsi, une définition est donnée dans la loi et sert de base uniforme pour l'ensemble des communes du canton. Il y est fait mention des 30 jours par année à 2 personnes pour l'utilisation des résidences secondaires et de 150 nuitées par année pour les lits hôteliers.

Art. 106*

A l'alinéa 1, les pourcentages de participation du canton et la commune au déneigement des trottoirs et à l'enlèvement de la neige accumulée sur les bords de la chaussée provenant de son déblaiement sont adaptés pour être uniforme aux pourcentages hors localité, à savoir 70% et celles des communes de 30%.

Art. 112*

L'alinéa 1 doit être complété pour intégrer les aires de repos des gens du voyage au même titre que les voies publiques cantonales dans la répartition des frais.

Art. 119

A l'alinéa 1, les pourcentages de participation du canton et des communes sont adaptés pour être uniforme aux pourcentages hors localité. Ainsi la participation du canton est hors et à l'intérieur des localités de 70% et celles des communes de 30%.

L'alinéa 2 est complété pour tenir compte aussi des dispositifs de retenue qui sont souvent un objet de discussion entre canton et commune.

5. Incidences financières**5.1. Incidences financières globales**

Cette révision partielle de la loi a de multiples incidences, qui sont passées en revue en fonction des thématiques :

a. Aire de repos pour les gens du voyage

Avec la loi actuelle, l'ensemble des frais d'entretien et de construction sont à la charge des communes sites. Avec la nouvelle proposition de loi, ces coûts sont supportés à hauteur de 70% par le Canton et 30 % par l'ensemble des communes du canton. La commune site se voit donc contribuer uniquement sur sa participation dans le financement des 30% et non plus sur la totalité des coûts.

	Loi actuelle [%]	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	0.0	70.0	+0.55
Communes	0.0	30.0	+0.25
Commune site	100.0	≤ 1.0	-0.80

b. Répartition des frais entre les communes

Les modifications des critères ont une incidence sur la répartition des frais d'entretien entre les communes de la part des 30% refacturée. Il n'est tenu compte dans les chiffres que de l'entretien du réseau cantonal hors localité. La construction du réseau n'impactant que les communes intéressées par l'objet et uniquement lors de la période de construction, il n'y a donc pas un impact annuel.

Cette modification n'a pas d'incidence entre la répartition canton/communes

c. Répartition canton/commune 70/30

La nouvelle répartition proposée à l'intérieur de localité engendre une augmentation des charges pour le Canton et une diminution équivalente pour les communes.

	Loi actuelle [%] ¹	Nouvelle proposition [%]	Différence annuelle [millions de francs]
Canton	50.0	70.0	+1.22
Communes	50.0	30.0	-1.22

¹ La répartition selon la loi actuelle ne tient pas compte des éléments de l'article 119 al.2 qui sont entièrement à la charge des communes.

5.2. Incidences pour les communes

Globalement l'incidence pour les communes de la proposition de révision partielle de la loi sur les routes est une réduction des frais de 0.97 mio CHF par année, différence qui doit être répartie sur l'ensemble des communes du Canton. Cela ne signifie cependant pas une baisse des frais pour l'ensemble d'entre elles puisqu'avec la nouvelle répartition de frais avec le critère du nombre de nuitées certaines communes voient une augmentation.

La nouvelle répartition canton/commune pour l'entretien des routes cantonales à l'intérieur des localités vient alléger la facture pour certaines d'entre elles, compensant légèrement une partie de la hausse.

5.3. Incidences pour le Canton

La proposition de révision de la loi sur les routes engendre une augmentation de 1.77 mio CHF pour le Canton, notamment en raison de la prise en charge du 70% de la construction et de l'entretien des aires de repos pour les gens du voyage et de la modification de la clé de répartition canton/commune pour l'entretien des routes à l'intérieur des localités.

Sion, le 25 octobre 2021

Annexe : Avant-projet de révision partielle de la loi sur les routes du 3 septembre 1965