

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – MOTION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé	Date	Heure	Numéro	Département(s)
	12.07.2019	8h26	19.163	DDTE
Annule et remplace				

Auteur(s) : Motion des membres du parti Les Verts	Lié à (facultatif) : ad
--	-----------------------------------

Titre : Pour un développement durable des transports publics

Contenu :

Le Conseil d'État est prié de développer l'offre et réduire les prix des transports publics en percevant une taxe auprès des propriétaires de parkings (parkings collectifs ou places avec ou sans parcomètre) à raison de 1 franc par mouvement ou 30 francs/mois par place, sauf si ces places font partie du logement principal de l'utilisateur.

Le Conseil d'État définit quels sont les propriétaires, les entreprises ou les commerces qui sont concernés selon leur taille, leur usage ou leur localisation.

Développement (obligatoire) :

Le Conseil d'État reconnaît dans ses fiches de coordination du plan directeur cantonal que la mobilité motorisée doit être maîtrisée et orientée vers des transports publics (TP) et vers la mobilité douce (MD). Par exemple, les objectifs de la fiche A_24 « Gérer le stationnement » sont :

- amélioration du report modal vers les TP et la MD ;
- diminution du transport individuel motorisé (TIM) à l'intérieur des localités (pollution et santé publique) ;
- valorisation de l'image de la ville/village (patrimoine) ;
- augmentation de la tranquillité des quartiers d'habitation, amélioration des conditions de vie, diminution des pollutions, amélioration de la santé publique, amélioration de la sécurité.

Un des moyens proposés dans cette fiche est la suppression de la gratuité des parkings des centres d'achats. Sans dire si le Conseil d'État souhaite taxer ceux-ci, il reconnaît toutefois que le simple fait de supprimer la gratuité est susceptible de réduire les déplacements en auto.

Un vrai report modal vers les transports publics est déterminé par deux axes : la limitation de l'usage discrétionnaire des voitures et l'amélioration de l'offre et la réduction des prix des TP. Or, le Conseil d'État, dans son plan de législature, renonce clairement à financer toute amélioration par manque de moyens financiers. Le Grand Conseil lui demande donc de préparer les bases légales pour répondre à ces deux principes.

Et il y a urgence : dans notre canton, la mobilité motorisée individuelle ne cesse d'augmenter, alors qu'elle est source de nuisances, grande consommatrice de ressources non renouvelables et importante productrice de gaz à effet de serre. Ainsi, le trafic journalier est en hausse régulière, tout comme le nombre d'automobiles pour 1'000 habitants, qui augmente linéairement de 2,6 unités par année ces six dernières années. En même temps, selon TransN, le nombre de kilomètres parcourus en transports publics diminue depuis trois ans (rapport 2017).

Les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, déjà largement en dessous de ce qui est vital pour la planète, ne pourront pas être tenus dans le canton concernant la mobilité. Il est un devoir de nos autorités de prendre les choses en main.

Si le canton ne souhaite pas remettre en cause les besoins élémentaires de mobilité de sa population, il doit s'orienter autant que possible vers des solutions plus durables.

Demande d'urgence : NON

Auteur ou premier signataire :

Laurent Debrot

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Patrick Herrmann	Doris Angst	Sera Pantillon
Fabien Fivaz	Veronika Pantillon	Richard Gigon
Jean-Jacques Aubert	Daniel Sigg	Naomi Humbert
Xavier Challandes	Céline Vara	Johanna Lott Fischer
Clarence Chollet	Sébastien Frochoux	Brigitte Neuhaus
Gabrielle Würgler	Christine Ammann Tschopp	

Position du Conseil d'État :

La création d'une taxe cantonale sur les places de parc ne peut pas légalement être justifiée par le principe du pollueur-payeur. Il s'agirait d'un nouvel impôt cantonal chargeant particulièrement les régions périphériques. Selon la LUDP et le projet de LRVP, la compétence de taxer les places de parc revient en principe aux communes. Pour limiter l'offre en stationnement, l'État s'appuie sur les normes VSS reprises dans le RELConstr. Il est en phase de révision. Pour doubler la part modale des TP, le gouvernement mise sur la réalisation du Concept de ligne directe grâce à la Confédération et à un crédit cantonal. Pour toutes ces raisons, le Conseil d'État recommande le refus de la motion.