

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – POSTULAT

<i>À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé</i>	Date 26.01.2023	Heure 13h08	Numéro 23.126	Département(s) DDTE
	Annule et remplace			

Auteur-e(-s) : Fanny Gretillat et Jasmine Herrera	Lié à (facultatif, cf. art. 241 OGC) : ad
Titre : Mobilité 2040-2050 : de nouveaux instruments de mise en œuvre sont nécessaires !	
Contenu : <p>En vue de concrétiser les objectifs de neutralité carbone du plan climat neuchâtelois, le Conseil d'État est invité à évaluer la mise à jour et/ou l'élaboration d'instruments financiers, législatifs et stratégiques de mise en œuvre de la politique cantonale de mobilité.</p> <p>Il veillera particulièrement à étudier l'élaboration d'une loi cantonale regroupant les textes régissant les aspects de mobilité et des transports dans une même et unique base légale.</p>	
Développement (obligatoire) : <p>En introduction, nous rappelons que les enjeux de la mobilité ne résident pas que dans ses effets sur le climat mais que la mobilité influence aussi la compétitivité et l'attractivité ; tant la population que l'économie doivent disposer d'une offre en mobilité multimodale performante et financièrement acceptable.</p> <p>L'évolution de nos habitudes de déplacement implique de moderniser la conception des réseaux de mobilité. Une vision systémique de la mobilité est un préalable nécessaire pour appréhender la complexité des déplacements, définir des objectifs cohérents et les mesures adéquates pour atteindre les objectifs de neutralité carbone.</p> <p>Pourtant, le canton de Neuchâtel est actuellement doté de diverses lois en lien direct ou indirect avec la mobilité, dont voici un aperçu :</p> <ul style="list-style-type: none">– la loi cantonale sur les routes et voies publiques (RSN 735.10) ;– la loi cantonale sur la mobilité douce (RSN 701.2) ;– la loi cantonale d'introduction de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (RSN 701.6) ;– la loi cantonale sur les routes nationales, ainsi que sur les routes principales et autres routes bénéficiant de contributions de la Confédération (RSN 735.15) ;– la loi cantonale sur l'entretien des routes nationales (RSN 735.17) ;– la loi cantonale sur les transports publics (RSN 765.1). <p>Cette approche en silos entrave malheureusement une vision globale et facilitée de l'ensemble des modes de déplacement, ainsi que de leurs interconnexions.</p> <p>À l'image du travail mené dans le canton de Fribourg, il est donc demandé au Conseil d'État d'étudier particulièrement l'élaboration d'une toute nouvelle loi cantonale sur la mobilité, laquelle pourrait regrouper et remplacer une partie des lois citées ci-avant, garantissant ainsi une cohérence globale et écartant tout risque de manque de coordination entre les textes de lois. Avec cette nouvelle loi sur la mobilité, le canton pourrait bénéficier d'un instrument solide pour la mise en œuvre de sa vision stratégique de la mobilité neuchâteloise à long terme (horizon 2040-2050), lui donnant les moyens-cadres nécessaires pour relever le défi de la mobilité du XXI^e siècle.</p> <p>En vue d'une mobilité moderne, efficace et multimodale, il est proposé que cette nouvelle loi règle notamment les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">– les missions et rôles de l'État, des communes et de l'agglomération dans la politique de mobilité ;– les objectifs de répartition modale et de réduction de l'utilisation des ressources permettant de respecter la neutralité carbone du plan climat neuchâtelois ;– les mesures permettant d'atteindre les objectifs cités ci-avant. Au sein de cette loi, pourraient par exemple se trouver des mesures d'encouragement au transfert modal, comme la nécessité pour les entreprises de 50 collaborateurs et plus de mettre en place un plan de mobilité ;	

- les outils de monitoring nécessaires pour assurer le suivi efficace, et à intervalles réguliers, de la mise en œuvre des mesures et de leurs impacts sur le bilan CO₂ ;
- la planification des infrastructures de mobilité cohérentes et continues et de leurs interactions, respectivement connexions ;
- les procédures de consultation et d’approbation de ces infrastructures et leur coordination avec les instruments de planification, aussi bien au niveau cantonal que communal ;
- le financement de ces infrastructures, y compris en corrélation avec la politique d’agglomération ;
- l’entretien des divers réseaux de mobilité ;
- la gestion des flux sur ces réseaux ;
- les prestations d’utilisation des offres de transport.

Demande d’urgence : NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : *prénom, nom* (obligatoire) :

Fanny Gretilat

Autres signataires (<i>prénom, nom</i>) :	Autres signataires suite (<i>prénom, nom</i>) :	Autres signataires suite (<i>prénom, nom</i>) :
Jasmine Herrera	Émile Blant	Marc Fatton
Christine Ammann Tschopp	Richard Gigon	Patrick Erard
Stéphanie Skartsounis	Niel Smith	Manon Roux
Aurélie Gressot	Sarah Blum	Nicolas de Pury
Monique Erard	Céline Barrelet	Marie-France Vaucher
Diane Skartsounis		

Position du Conseil d’État

Le nouveau plan directeur cantonal et sa politique des pôles, la politique d’agglomération (4 générations), la stratégie Mobilité 2030 et ses 4 piliers ainsi que les planifications fédérales et cantonales telles que le PRODES Rail, le Plan directeur de mobilité douce (PDCMC) ou le plan directeur TP bus sont autant de politiques transversales qui garantissent une forte cohérence à la politique de mobilité. Une nouvelle loi-cadre n’apporterait guère de plus-value au bout d’un très long travail conceptuel et politique. Les modestes ressources du canton sont aujourd’hui concentrées à la réalisation du PDCMC et des projets du RER, notamment la ligne directe, pour se donner une réelle chance de réduire fortement les émissions carbone.