

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

(26 août 2015)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de loi portant modification
de la loi sur les transports publics (LTP)**

La commission parlementaire Neuchâtel mobilité 2030,

composée de M^{mes} et MM. Olivier Haussener, président, Pierre-André Steiner, rapporteur, Bernard Schumacher, Mary-Claude Fallet, Marc-André Nardin, Corine Bolay Mercier, vice-présidente, Baptiste Hurni, Florence Nater, Martine Docourt Ducommun, Fabien Fivaz, Laurent Debrot, Cédric Dupraz, Pierre Hainard, Manfred Neuenschwander et Florian Robert-Nicoud,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil:

Commentaire de la commission

La commission a siégé à deux reprises, à savoir les 19 octobre et 4 novembre 2015.

Après la présentation du rapport par le conseiller d'Etat M. Laurent Favre, un commissaire demande quelles seraient les conséquences du non-traitement de ce rapport en 2015 sur le budget 2016. Il est répondu à la commission que ce rapport avait comme objectif, d'une part, de clarifier les règles de répartition du pot commun des transports publics entre l'Etat et les communes (60/40) et, d'autre part, d'intégrer la cotisation de notre canton au fonds d'infrastructure ferroviaire (ci-après FIF) à ce même pot commun. Cela ne constitue donc pas un report de charges sur les communes mais bien la répartition d'une charge nouvelle. Si ce rapport n'aboutissait pas, il en résulterait une péjoration du budget cantonal 2016 de plus de 4 millions de francs.

Quatre objets ont été débattus.

Le premier est de savoir comment ont été calculés les 2 millions de francs de participation à l'horaire 2016, et de quelle manière ce montant a été réparti entre les communes. Le conseiller d'Etat répond que la clé de répartition entre l'Etat et les communes n'a pas été modifiée dans le cadre de la répartition des coûts supplémentaires du nouvel horaire 2016. Ce montant représente bien 40% de 5 millions de francs de charges supplémentaires et est une estimation du moment puisque les négociations sont toujours en cours avec les entreprises de transports et avec la Confédération. L'horaire 2016 a un coût légèrement supérieur à 10 millions de francs.

Le deuxième objet concerne la répartition de la participation cantonale au FIF pour un montant de 10,6 millions de francs. Pourquoi l'Etat ne prendrait-il pas 73% à sa charge comme précédemment, évitant ainsi un report de charges sur les communes? Réponse du conseiller d'Etat: la répartition 73/27 est un reliquat de la période où la Confédération accordait des subventions perdues à ce jour. De plus, le canton va perdre 5 millions de francs toutes les années dès 2016 avec la nouvelle péréquation fédérale. Il ne lui sera dès lors plus possible d'assumer une part supplémentaire du trafic régional, d'où la proposition de répartition 60/40.

Le troisième objet concerne les discussions avec les communes. Le conseiller d'Etat indique qu'elles ont eu lieu il y a quelques mois. Il est à noter que certaines communes

s'opposent à la participation au FIF et à l'harmonisation du taux telle que proposée. Toutefois, s'il n'est pas possible de partager la facture, le Conseil d'Etat devra prendre d'autres dispositions pour maintenir le budget 2016 – comme renoncer à la cadence à la demi-heure dans différentes régions du canton ainsi que revoir la pertinence de maintenir certaines lignes de transports qui ont des taux de couverture se situant entre 5 à 20%, soit très en dessous de la moyenne. Un commissaire fait remarquer que si l'on modifiait la répartition, à savoir que le trafic urbain et interurbain soient financés par les communes et le trafic régional et ferroviaire par le canton, les communes paieraient bien davantage. Sur ce point, le conseiller d'Etat rappelle encore que l'Etat a développé les cadences à la demi-heure; qu'il est prêt à en accepter les charges supplémentaires; que les communes ont également souhaité ce développement; qu'il est donc juste qu'elles prennent leur part. A également été abordée la question de la répartition de la part communale du pot commun entre les communes. Certains commissaires ont émis l'idée de répartir la part communale de la participation au FIF en fonction de la capacité contributive des communes. Il a été expliqué qu'actuellement, la clé de répartition de la facture des transports entre les communes prenait déjà en compte les facteurs sociodémographiques ainsi que des critères de qualité de desserte. De plus, le volet de la péréquation des charges structurelles de la péréquation financière intercommunale intègre également ce genre de variables.

Le quatrième objet concerne les lignes à l'essai. Leur financement pour les pôles de développement sera-t-il complet? S'arrêtera-t-il en cours de route? Le Conseil d'Etat souhaite une réelle différenciation entre les lignes régulières et les lignes à l'essai, notamment pour que les communes assument une responsabilité accrue dans le développement de nouvelles prestations de transports publics. L'Etat toutefois accepte de prendre une plus grande part lorsque ces lignes concernent les pôles économiques d'intérêt cantonal ou régional. Enfin, les critères de performance demandés par le projet de loi offriront un outil de gestion qui permettra de choisir de manière plus juste les nouvelles lignes. Les lignes à l'essai dans les pôles économiques régionaux ou cantonaux sont prises en compte dans leur totalité. Le Conseil d'Etat entend soutenir les communes qui investissent pour l'emploi, d'où la répartition 50/50 dans ce cas; l'application de la répartition 60/40 pour les lignes à l'essai représenterait environ 200.000 francs de dépenses supplémentaires pour l'Etat. Finalement, l'article 38, alinéas 1 et 2, est modifié à l'unanimité par la commission. La répartition 60/40 est retenue (voir ci-dessous).

Entrée en matière (art. 171 OGC)

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi, puis de le modifier comme suit:

Projet de loi et amendements

Loi actuellement en vigueur	Projet de loi du Conseil d'Etat	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p><i>Art. 29, al. 2</i></p> <p>²La part cantonale de la subvention (indemnité) concernant le trafic local est supportée à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue à l'article suivant.</p>	<p><i>Art. 29, al. 2</i></p> <p>²La part cantonale au Fonds d'infrastructure ferroviaire est supportée à raison de 60% par l'Etat et 40% par les communes. La répartition entre les communes se fait selon la répartition prévue à l'article suivant.</p>		<p>Amendement du groupe PopVertsSol</p> <p>Article 29, alinéa 2</p> <p>²La part cantonale au Fonds d'infrastructure ferroviaire est supportée, <u>pour 2016, à raison de 86,7% par l'Etat et 13,3% par les communes; pour 2017, à raison de 73,4% par l'Etat et 26,6% par les communes; à partir de 2018, à raison de 60% par l'Etat et 40% par les communes.</u> La répartition entre les communes se fait selon la répartition prévue à l'article suivant.</p> <p>Refusé par 8 voix contre 1 et 6 abstentions</p>
<p><i>Art. 37, al. 1</i></p> <p>¹Lorsqu'une nouvelle ligne de transport public est créée et qu'elle correspond aux besoins, l'Etat peut accorder une indemnité couvrant les coûts non couverts de cette ligne.</p>	<p><i>Art. 37, al. 1</i></p> <p>¹(<i>première phrase inchangée</i>). Il pourra, s'il le juge nécessaire, exiger au préalable l'établissement d'une étude d'opportunité.</p>		<p>Amendement du groupe PopVertsSol</p> <p>Article 37, alinéa 1</p> <p>¹(<i>première phrase inchangée</i>). Il pourra, s'il le juge nécessaire, exiger au préalable l'établissement d'une étude d'opportunité. <u>Si cette dernière est jugée nécessaire, alors le coût de réalisation est financé à raison de 50% par l'Etat et 50% par les communes.</u></p> <p>Refusé par 7 voix contre 2 et 6 abstentions.</p>

<p><i>Art. 38, al. 1</i></p> <p>Le montant de la subvention, sous forme d'indemnité versée par le canton pendant la période d'essai, est pris en charge à 50% par l'Etat et à 50% par les communes concernées.</p>	<p><i>Art. 38, al. 1 et 2 (nouveau)</i></p> <p>¹Le montant de la subvention, sous forme d'indemnité versée par le canton pendant la période d'essai, est pris en charge à hauteur de 25% par l'Etat, le solde par les communes concernées.</p> <p>²Pour les pôles de développement d'intérêt cantonal et les pôles spécifiques d'intérêt cantonal ou régional définis selon le plan directeur cantonal, la subvention versée par le canton pendant la période d'essai sera à 50%, le solde par les communes concernées.</p>	<p>Amendement de la commission</p> <p>Article 38, alinéas 1 et 2</p> <p>¹Le montant de la subvention, sous forme d'indemnité versée par le canton pendant la <u>une</u> période d'essai <u>fixée par le Conseil d'Etat, mais au maximum de 5 ans</u>, est pris en charge à hauteur de 25% <u>60%</u> par l'Etat, le solde par les communes concernées.</p> <p>²<u>Supprimer.</u></p> <p>Adopté à l'unanimité</p>	
--	---	---	--

Vote final

Par 13 voix et 2 abstentions, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi amendé selon ses propositions.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

A l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 18 novembre 2015

Au nom de la commission
Neuchâtel mobilité 2030:

Le président,
O. HAUSSENER

Le rapporteur,
P.-A. STEINER