
Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 7 septembre 2016)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

Projet de loi portant modification de la loi sur les transports publics (LTP) et de la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC)

La commission parlementaire péréquation financière,

composée de M^{mes} et MM. Olivier Haussener, président, Gilbert Hirschy, vice-président, Cédric Dupraz, rapporteur, Yvan Botteron, Claude Guinand, Sylvia Morel, Michel Zurbuchen, Jean-Jacques Aubert (*excusé*), Daniel Huguenin-Dumittan, Laurent Duding, Laurence Vaucher (*excusée*), Laura Zwygart de Falco (*excusée*), Bernhard Wenger (*en remplacement de Walter Willener*), Alexandre Willener et Stéphane Moser,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil:

Commentaires de la commission

1. Préambule

Réunie à deux reprises, le 17 octobre et 2 novembre 2016, la commission s'est intéressée au rapport 16.036, portant sur une modification de la clé de répartition du financement des transports publics entre communes.

Pour rappel, à la suite de la dernière modification de la LTP¹, certaines communes ont vu leur participation fortement augmenter. Accepté à l'unanimité par le Grand Conseil, un postulat² demandait dès lors de revoir les critères relatifs au financement des transports entre collectivités locales.

Le rapport du Conseil d'Etat propose donc de contenir l'écart entre la collectivité la plus contributrice et celle qui participe le plus faiblement au financement du pot commun dans un rapport de 1 à 4 (au lieu des 1 à 6.6 actuellement).

2. Modification de la clé de répartition

A la suite du dépôt du postulat, les critères de participation financière des communes ont donné lieu à différentes analyses. Deux leviers étaient à disposition, soit une modification des critères, soit une modification de leur pondération.

¹ Rapport 15.038 du 26 août 2015 du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui d'un projet de loi portant modification de la loi sur les transports publics, du 1^{er} octobre 1996.

² Postulat 15.089 de la commission Mobilité 2030 du 1^{er} décembre 2015 : « *Participation financière des communes au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) : critères à revoir* ».

Statu quo des critères (« Qualité de la desserte » / « nombre d'habitants »)

Le financement du pot commun entre collectivités publiques se base sur deux critères, à savoir les points qualités de la desserte³ et le nombre d'habitants. Il est à noter que, de par leur complexité et leur pertinence, les critères de points qualité n'ont pas donné lieu à modification. Ceux-ci se révèlent pertinents, au vu des différences importantes en matière de disparité de l'offre en transports publics. En effet, certaines collectivités publiques, telles qu'Enges par exemple, n'ont pour ainsi dire aucune prestation en matière de transports. A l'inverse, la Ville de Neuchâtel bénéficie d'une offre conséquente et particulièrement efficiente. Les premières contribuent néanmoins au financement global du système, selon le principe de solidarité, mais aussi selon le principe de rabatement sur les axes importants ou les centres urbains, au bénéfice d'une offre plus importante se rattachant au réseau national.

Modification de la pondération des critères

Le rapport 16.036 se limite donc à une modification de la pondération entre le critère « qualité de la desserte » et celui du « nombre d'habitants ». Leur pondération actuelle se monte réciproquement à 75% pour le premier critère et à 25% pour le second. Si quasi l'ensemble des communes reconnaissent la nécessité de revoir l'écart entre les extrémités, leurs avis divergent néanmoins sur l'ampleur de la réforme. Pour contenir l'écart entre communes dans une limite respectable, tout en dégagant un accord le plus étendu possible entre elles, le rapport 1 à 4 a été privilégié. La pondération passe donc de 40% à 60%, en lieu et place des 25% / 75% actuellement.

Lissage

Afin de permettre aux communes qui seraient mises à contribution de manière importante de pouvoir absorber de manière progressive cette hausse, un lissage est admis. La mise en œuvre de la réforme est donc ventilée sur deux exercices pour se déployer totalement en 2018 :

Année	Nombre d'habitants	Qualité de la desserte
2016	25%	75%
2017	30%	70%
2018	40%	60%

3. Analyses complémentaires

Intégration du FIF

L'intégration dans le pot commun du financement du Fonds fédéral d'infrastructures a donné lieu à différentes discussions. En effet, s'agissant d'une obligation légale pour les cantons de contribuer au financement de ce fonds, le canton de Neuchâtel a décidé de faire participer les communes à celui-ci. Toutefois, lié à des investissements extérieurs au canton, le FAIF n'est pas directement lié à la qualité de la desserte sur territoire cantonal. Certains commissaires ont donc relevé que seul le nombre d'habitants aurait pu être retenu à l'époque. Le présent projet veut justement retoucher la pondération pour en limiter les effets.

Réforme de la péréquation des charges

Certains commissaires se sont étonnés que le projet n'ait pas été intégré au projet de nouvelle péréquation des charges, ce d'autant plus que le timing était relativement similaire. Ainsi, il est regrettable que l'avant-projet de péréquation des charges entre communes soit venu polluer le traitement du rapport sur la modification des clés de répartition du financement des transports publics. Il semble judicieux à futur de choisir

³ Les points relatifs à la qualité de la desserte comprennent des éléments recoupant aussi bien le type de transports, le nombre d'arrêts ou le nombre de lignes sur le territoire communal.

entre une sectorialisation des problématiques ou un traitement global des disparités entre communes. En effet, le mélange des deux options risquant de générer une certaine complexité en matière de limitation des disparités entre collectivités.

Fonds d'aide aux communes

A la suite de l'absorption par les communes d'une partie du financement au fonds FIF et afin d'alléger ces dernières, un montant de 1,3 millions de francs est puisé, pour l'année 2016, au Fonds d'aide aux communes⁴.

Prolongation de la durée d'indemnité (art. 37, al. 2)

Lors de la modification de la LTP du 1^{er} décembre 2015, la durée d'essai des nouvelles lignes ayant été prolongée à cinq ans, la durée d'indemnisation est également adaptée.

Processus consultatif

Le rapport du Conseil d'Etat a été discuté et élaboré en commission des directeurs communaux des transports publics, constituée par les présidents des conférences régionales des transports.

Analyse complémentaire

Certains commissaires regrettent cependant que l'ampleur de cette correction puisse représenter plus d'un point d'impôt dans certaines communes. Cet élément les a conduit à soit refuser ce projet, soit s'abstenir.

4. Conclusion

La majorité de la commission considère que cette adaptation de la loi sur les transports constitue, entre les communes, même de manière partielle et sectorielle, un élément dans la réduction de la surcharge structurelle.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

Par 8 voix contre 3 et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi.

Vote final

Par 7 voix contre 3 et 2 abstentions, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi tel qu'il est présenté par le Conseil d'État.

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

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

⁴ Précisons qu'au vu de l'échec des projets de fusion en juin 2015 et de la situation financière actuelle, la dotation de ce fonds sera abandonnée.

Postulat dont le Conseil d'État propose le classement

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement du postulat de la commission Mobilité 2030 15.189, du 1^{er} décembre 2015, « Participation financières des communes au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), critères à revoir ».

Neuchâtel, le 2 novembre 2016

Au nom de la commission
péréquation financière:

Le président,
O. HAUSSENER

Le rapporteur,
C. DUPRAZ