

Consultation relative à la loi sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame, Monsieur,

Dans la suite du courrier daté du 3 février dernier concernant l'ouverture de la procédure de consultation susmentionnée, nous avons procédé à l'analyse des documents soumis et vous faisons part ci-après des remarques et appréciations du Canton de Neuchâtel.

Remarques générales

Nous pouvons vous faire part d'un avis globalement favorable quant à ce projet qui offre une base légale fédérale bienvenue pour permettre et cadrer la mise en œuvre de projets pilotes. Nous relevons que le travail de préparation, notamment en termes juridiques et techniques, qui incombera aux autorités cantonales dans le cas de projet mené par une ou des communes sera particulièrement important et ne semble pas être couvert par la contribution fédérale.

Remarques particulières

Adaptation du droit cantonal (art. 3, al. 3 et art. 8, al. 1)

Le projet de loi et le rapport d'accompagnement restent flous au sujet des modifications du droit cantonal qui pourraient être nécessaires pour mettre en œuvre un projet pilote. En l'état, il est difficile de déterminer si la mise en œuvre d'un tel projet nécessitera d'édicter l'une ou l'autre disposition légale provisoire. Il nous semble peu efficient d'obliger les cantons ne disposant pas des bases légales adéquates à en créer, soit par l'adaptation d'une loi existante, soit, à l'extrême, par la création d'une nouvelle loi. La loi fédérale proposée devrait être rédigée de manière à être suffisante pour permettre la mise en œuvre de projets pilotes dans les cantons sans qu'ils aient besoin de créer des bases légales spécifiques, fussent-elles temporaires.

Durée des projets pilotes (art. 5, al. 2) et validité de la loi (art. 30, al. 2)

La durée d'un projet pilote peut aller jusqu'à quatre ans au plus, à compter du premier jour où la redevance au titre de la tarification de la mobilité pourra être perçue. Elle s'entend donc hors études préliminaires, conception et planification du projet. À cela s'ajoute encore le temps de mise en place des infrastructures et de la structure organisationnelle qui permettra la perception de la redevance, le contrôle et le suivi du projet.

Le fait que les projets ne puissent pas se terminer au-delà de la période de validité de la loi fédérale réduit d'autant la « fenêtre de tir » propre à la réalisation d'un projet. Ceci est d'autant plus vrai si un territoire souhaite se donner la possibilité de procéder à un 2^e projet pilote sur le même périmètre (pour tester d'autres systèmes ou hypothèses, par exemple). Dans tous les cas, il convient de rendre la Confédération attentive au fait que les territoires intéressés par la réalisation d'un projet pilote doivent anticiper autant que possible l'entrée en vigueur de la loi, en particulier en lien avec les processus de planification budgétaire et la mise en œuvre des conditions-cadres opérationnelles (p.ex. la construction d'infrastructures). La fenêtre temporelle admise à 10 ans pourrait donc s'avérer être faible, une certaine flexibilité devrait être considérée.

Exceptions à l'assujettissement de la redevance (art. 7, al. 2 et art. 9, al. 2)

Nous adhérons aux exceptions proposées par le projet de loi concernant les véhicules des services publics (p.ex. services d'urgence), de l'armée et de la protection civile, ainsi que quant aux mineurs (moins de 16 ans) et aux personnes aveugles et malvoyantes (yc. les personnes les accompagnant). Nous proposons néanmoins d'étendre ce régime d'exception aux personnes à mobilité réduite, sur présentation d'une carte de légitimation. La perception d'une redevance ne devrait en effet pas péjorer encore plus l'accessibilité de ces usager-ère-s aux transports publics.

Demande d'approbation d'un projet pilote (art. 16, al. 1)

Dans le cadre d'un projet pilote avec assujettissement à une redevance, la loi prévoit que le canton compétent soit tenu de remettre au DETEC l'ensemble des documents nécessaires à l'évaluation du projet pilote. Pourtant, l'art. 4 précise qu'un tel projet pilote peut être réalisé par une commune ou plusieurs communes associées. Dans ce genre de cas, la demande d'évaluation devrait pouvoir être transmise directement au DETEC par la ou les communes réalisant le projet, à l'image de ce qui est prévu à l'art. 25 au sujet des projets pilotes réalisés sur la base d'une participation volontaire.

Autorisation cantonale pour les projets assujettis à redevance (art. 18)

La loi prévoit qu'une ville ou une commune souhaitant réaliser un projet pilote sur son territoire doit obtenir l'accord préalable des autorités cantonales. De même, pour les projets supra-cantonaux, le canton majoritairement concerné par le périmètre du projet devra au préalable obtenir l'accord des autres cantons directement concernés.

La loi ne précise pas suffisamment la notion de *périmètre du projet* : s'agit-il du périmètre spatial ou du périmètre intégrant tout le secteur d'origine du trafic concerné par le projet ? En effet, un projet incluant dans son périmètre spatial la gare de Berne induira des effets sur l'ensemble de la ligne magistrale Genève – Saint-Gall et potentiellement également sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Berne. Le canton de Berne devrait donc – même si le projet est très localisé (p.ex. sur la seule commune de Berne) – aussi obtenir l'accord de ces autres cantons non directement concernés par le périmètre spatial du projet. La définition du périmètre d'un projet doit donc être clarifiée. Dans le doute, une validation plus large des acteurs potentiellement touchés est à favoriser.

Interdiction d'abaisser les tarifs des transports publics (art. 11)

Les projets pilotes visent la modification des comportements des usager-ère-s en matière de mobilité. Selon notre appréciation, les transports publics devraient conserver des tarifs attractifs même aux heures de pointe. En effet, il existe dans de nombreuses régions beaucoup d'usager-ère-s captif-ve-s ne pouvant pas décaler leurs horaires (p.ex. déplacement pour motif de formation). De plus, dans le cas d'un périmètre de projet pilote compris à l'intérieur d'une communauté tarifaire plus grande, l'interdiction d'abaisser les tarifs de transports publics dans le périmètre du projet pilote revient à interdire d'abaisser certains tarifs sur l'entier de la communauté tarifaire pendant la durée du projet pilote. Ainsi, la possibilité d'abaisser les tarifs devrait être laissée, à condition que cette baisse soit clairement prise en compte dans l'évaluation des effets du projet pilote.

Vous remerciant de nous avoir consultés, ainsi que de la lecture attentive que vous ferez des remarques formulées ci-avant, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.

Neuchâtel, le 12 mai 2021

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND