



Parti socialiste
neuchâtelois

Neuchâtel, 6 juillet 2015

Financement cantonal des transports publics – révision de la loi sur les transports publics du 1^{er} octobre 1996

Réponse du PSN à la consultation

En préambule, nous sommes surpris d'être consultés sur le financement de l'infrastructure ferroviaire sans l'être sur le projet de RER pourtant en cours de consultation dans d'autres cercles. Cela signifie que nous devons nous positionner sur un financement sans connaître ce qu'il est prévu de financer alors même que le projet est déjà connu du Conseil d'Etat et par d'autres milieux.

Financement TRV et TU

La suppression des taux différents de financement entre TRV et TU et la proposition d'introduire une clé de répartition globale calquée sur celle utilisée dans d'autres domaines nous paraissent une bonne chose du point de vue de la politique des transports publics, mais les implications financières que cela aura sur les communes ne sont pas suffisamment explicitées, un tableau par commune serait utile. Un chapitre sur la gouvernance serait également apprécié : comment et qui décidera de l'offre en matière de desserte, le rôle aujourd'hui important des conférences de transport sera-t-il maintenu ?

Financement du FIF

La contribution conjointe de l'Etat et des communes à la contribution cantonale du Fonds d'infrastructure ferroviaire national nous paraît également logique, mais il serait intéressant d'avoir une information sur les manières de faire des autres cantons.

Lignes à l'essai

La disposition sur les lignes à l'essai nous paraît justifiée, mais il serait utile de savoir qui fera les études (art. 37) pour ces nouvelles lignes et sur quels modèles elles s'appuieront, comment et qui fixera les critères de performance minimaux. La référence

aux pôles de développement cantonal n'est pas suffisamment explicite, les mentionner faciliterait la compréhension. On s'interroge de surcroît sur la manière dont seront pris en compte les flux liés à l'habitat et au trafic de loisir? On se demande également, comment seront établies les délimitations entre intérêts communaux ou cantonaux. Par exemple, la nouvelle ligne Fleurier – Les Ponts-de-Martel (qui relie La Chaux-de-Fonds ou le Locle) sera-t-elle considérée comme desservant un pôle de développement cantonal ?

Art. 19 La formulation de cet article laisse entendre qu'il y a plusieurs entreprises de transports publics dans le canton pour le trafic local, alors qu'elles ont fusionné, à moins que cette disposition puisse s'appliquer également à Car postal par ex. Le plafond de 800'000 francs mériterait des explications, pourquoi ce montant plutôt qu'un autre ? Le terme « moyen de production » est également un peu vague, s'agit-il que du matériel roulant ou pourrait-il s'agir d'infrastructures autres ? Les critères écologiques et d'accessibilité pour le choix des véhicules devraient également pris en considération.

Art. 38 al. 1 et 2

La phrase « *L'intérêt du canton ainsi que les contraintes budgétaires seront considérés* », est superfétatoire et alourdi inutilement la loi.