



## Consultation projet de Loi sur les routes et voies publiques

---

Monsieur le conseiller d'État,

Nous nous référons à la consultation lancée par votre courrier du 19 juin 2018 concernant le projet de loi sur les routes et voies publiques.

Vous trouverez ci-après la prise de position du Parti socialiste neuchâtelois (PSN).

Le PSN vous remercie de l'avoir associé à cette consultation sur un projet de loi somme tout très technique, qui soulève toutefois quelques interrogations de fond de notre part.

En préambule, nous nous questionnons sur le mode de financement des routes dans notre canton, d'un point de vue très général. En effet, le mode de financement est sensiblement différent qu'il s'agisse des routes cantonales ou des routes communales. Il nous apparaîtrait sensé que le mode de financement soit assuré par la taxe sur les véhicules à moteur pour l'ensemble du réseau routier du canton. De plus, nous regrettons que le projet ne prévoise pas de mesure qui déterminerait la possibilité de transferts inverses. Par exemple, que des routes communales puissent devenir des routes cantonales en raison de l'important trafic induit par la desserte d'un lieu touristique ou d'un centre commercial.

Le PSN soutient le principe « d'usager payeur » qui devrait prévaloir dans ce domaine. Le financement de l'exploitation et de l'entretien de l'ensemble du réseau routier devrait être uniquement assuré par la taxe sur les véhicules à moteur et non plus partiellement par l'impôt, qu'il soit communal ou cantonal.

Ces considérations devraient, à notre sens, faire l'objet d'un débat de fond le moment venu.

Dans l'intervalle, voici la prise de position du PSN qui se décline en deux temps : les objectifs visés par ce projet de loi et les propositions d'adaptations sur certains articles.

### **Considérations générales et prises de position sur les objectifs**

Objectif : *Codifier la pratique actuelle, fournir une base légale claire aux propriétaires des routes pour qu'ils puissent en assumer l'aménagement, l'entretien et l'exploitation selon des règles bien définies, et ancrer un partage des compétences entre collectivités publiques ; cet objectif est louable sur le fond et contribue à clarifier les droits et obligations des propriétaires des routes, ceci dans le mode de gestion actuel des routes du réseau cantonal. Cela étant, cette codification pourrait être interprétée comme une volonté de l'État de se « débarrasser » d'un certain nombre de tronçons de route en déléguant leur entretien aux communes. Ce qui ressemble fort à un report de charges. Le subventionnement au travers du solde de la fortune du Fonds des routes communales (FRC) vient certes atténuer ce report, mais l'aide pourrait néanmoins s'avérer insuffisante au regard de certains cas particuliers. **Même si le PSN peut partager la volonté exprimée de codifier et clarifier les dispositions par rapport à la loi actuelle, il reste prudent quant à un quelconque report de charges pérenne sur les communes. Le principe de financement de l'ensemble du réseau des routes du canton par le biais de la taxe sur les véhicules à moteur mériterait à notre sens une étude approfondie.***



**Objectif :** *S'adapter au droit cantonal (environnement, territoire, etc.);* maintenir une qualification différente entre le réseau routier cantonal et communal par la hiérarchisation du réseau routier cantonal est un principe fragile qui devra par la force des choses être revu et mis à jour selon l'évolution de l'urbanisation et de l'importance que peuvent prendre certains tronçons de route en fonction de l'importance de la desserte.

**Objectif :** *Tenir compte des besoins relatifs au développement de l'urbanisation et des agglomérations ;* le PSN salue la volonté exprimée par le Conseil d'État dans son rapport de tenir compte des besoins cités dans l'objectif ci-avant. Il importe, pour le PSN, que cette nouvelle LRVP apporte de réelles simplifications et plus-values aux usagers et plus généralement aux contribuables du canton de Neuchâtel. Nous relevons, sous l'angle de cet objectif en lien avec les agglomérations, que les parkings d'échanges sont pris en charge par les communes. Encore une fois, il nous apparaît que la répartition des rôles et des responsabilités n'est pas optimale, car une telle infrastructure doit s'inscrire dans un programme cantonal et être assumée par ce dernier. Tout ceci évidemment en concertation avec les communes concernées. **Le PSN propose de revoir la qualification des infrastructures en concertation avec les régions et les communes.**

**Objectif :** *Revoir la hiérarchisation du réseau routier cantonal ;* une hiérarchisation du réseau routier cantonal est inutile et d'un autre temps ! Il faut considérer le réseau routier comme un équipement d'ensemble, qui sert la population du canton dans son ensemble. Chaque commune « subit » des contraintes différentes sur le réseau routier qui traverse son territoire. Les communes du haut du canton subissent les affres hivernales. Les communes urbaines souffrent de dégâts importants de leurs routes induits par les transports publics. D'autres ont un trafic de transit important. **Le PSN propose que la problématique soit traitée de manière globale, aussi bien sous l'angle technique que financier.**

**Objectif :** *Créer un mécanisme de financement pérenne et équitable pour aider les communes à assumer les coûts de leur réseau routier, en concrétisant un meilleur équilibre péréquatif intercommunal ;* le principe de dissolution du FRC est salué par le PSN, aussi bien que le critère de l'altitude qui est intégré dans la clé de répartition. Le PSN craint en revanche que l'aide que représente l'attribution du solde de la fortune du FRC soit insuffisante et fasse naître de nouveaux problèmes en termes de capacités des communes à assumer leurs (nouvelles) responsabilités d'entretien de tronçons fortement fréquentés.

### **Propositions d'adaptation de la loi**

Art. 10 Les communes **collaborent** à l'application de la présente loi, exercent les compétences qu'elle leur confère et gèrent leur réseau. **Le PSN propose de remplacer « collaborent » par « participant ».** Il nous semble que la notion de collaboration est trop vague.

Art. 28 al. 2, let. d). Le PSN se questionne sur le financement des équipements nécessaires aux compagnies de transport public. En effet, bien qu'il soit déjà dans la loi actuelle prévu que les communes financent les arrêts et abris pour les bus, nous aurions souhaité que cette nouvelle mouture de la LRVP aborde la question et apporte une réponse claire. Cette vision



repose également sur le financement des autres équipements nécessaires aux compagnies de transport public, comme les lignes de contacts. Question qui n'est pas clairement réglée à notre sens. **Le PSN propose de revoir la liste des équipements financés par les communes à cet article 28.**

**Art. 51. Le PSN propose d'introduire un principe de fauches tardives et/ou raisonnées en fonction des conditions climatiques. Nous suggérons également d'introduire dans la nouvelle loi un chapitre traitant du respect de la biodiversité dans les périmètres routiers.**

*Art. 88, al. 5 : La construction, la gestion et l'entretien des aires de stationnement ainsi que des parkings d'échange intermodaux sont assurés par les communes, cas échéant en partenariat avec des tiers intéressés. **Le PSN propose de sortir de cet énoncé les parkings d'échange intermodaux, lesquels doivent être concertés à un niveau régional et cantonal, avec un financement particulier lié au projet de territoire du canton.***

## **Conclusion**

La LRVP actuelle est la « doyenne » des textes législatifs du canton et il s'agit en toute logique d'adapter les dispositions aux conditions actuelles.

Le PSN s'interroge toutefois sur la pertinence du mode de financement actuel et maintenu dans la nouvelle loi qui est un mix entre une taxe sur les véhicules à moteur perçue par l'État et la contribution des communes par l'impôt, pour un réseau routier cantonal qui doit être appréhendé dans sa globalité. Cette nouvelle loi doit prioritairement simplifier et améliorer l'usage et la gestion des routes. Le contribuable doit pouvoir s'y retrouver financièrement et l'usager ne doit pas subir la détérioration de la qualité des entretiens annoncée avec les dispositions de cette nouvelle loi. Pour une exploitation et des entretiens pérennes, il est vital que les moyens financiers correspondent aux besoins. Le financement par une taxe pour l'ensemble du réseau routier du canton nous semble être une piste à creuser.

Nous vous remercions pour l'attention que vous aurez portée à la prise de position du Parti socialiste neuchâtelois et vous prions de croire, Monsieur le Conseil d'État, à l'expression de nos sentiments distingués.