

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil(Du 1^{er} juillet 2015)

**A. PROPOSITIONS DE LA COMMISSION
NEUCHÂTEL MOBILITÉ 2030****B. AVIS DE LA COMMISSION LEGISLATIVE**

- 1. Projet de décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE) (Transports)**
 - 2. Projet de décret concernant la garantie et la prise en charge des intérêts passifs relatifs à l'avance des fonds pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre du RER neuchâtelois, conditionnés à l'acceptation du financement du projet par la Confédération**
 - 3. Projet de décret soumettant au vote du peuple:**
 - a) l'initiative législative populaire cantonale
"Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas"**
 - b) le contre-projet du Grand Conseil sous forme d'un décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE) (Transports)**
-

**A. PROPOSITIONS DE LA COMMISSION
NEUCHÂTEL MOBILITÉ 2030***La commission parlementaire Neuchâtel mobilité 2030,*

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

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil:***Commentaire de la commission****Contexte et objectifs**

La commission s'est réunie à quatre reprises pour traiter du rapport 15.024 "Neuchâtel Mobilité 2030 – stratégie cantonale" en présence du Conseiller d'Etat Laurent Favre, des collaborateurs des services concernés et du secrétariat général du DDTE. Le calendrier a rapidement fait l'objet de discussions dans la mesure où ce dossier est soumis à

différentes échéances fédérales et cantonales dont la commission a tenu compte. En effet, suite à l'acceptation par le peuple suisse (Neuchâtel à 68,7%) en février 2014 du financement de l'aménagement et de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) verra le jour en 2016. Celui-ci permettra aux cantons d'obtenir le financement en totalité de leurs projets liés au rail une fois retenus par les Chambres fédérales. Les cantons avaient jusqu'en novembre 2014 pour les présenter à la Confédération afin de figurer dans le programme d'extension pour 2030 (PRODES 2030). Neuchâtel l'a fait en temps voulu, conjointement avec les autres cantons de Suisse occidentale (CTSO). C'est fin 2016 que l'Office fédéral des transports (OFT) sélectionnera les meilleurs projets à l'adresse du Conseil fédéral. Début 2017, le projet de message au Conseil fédéral sera élaboré, pour qu'en 2019 les Chambres fédérales avalisent le programme d'infrastructure pour l'horizon 2030.

Pour le Conseil d'Etat, 2016 constitue une étape clé pour que les projets neuchâtelois soient reconnus d'importance nationale par l'OFT. En effet, suite au refus à une courte majorité du TransRUN en 2012, un signal positif doit être donné pour montrer que le peuple neuchâtelois est attaché à faire évoluer ses infrastructures ferroviaires datant du 19^e siècle et qui ne répondent manifestement plus aux besoins actuels de mobilité.

A noter qu'au niveau des routes nationales, le débat sur la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) est en cours. La reconnaissance de la H20 en route nationale est visée par le biais de l'activation de l'arrêté sur le réseau de 2012. La question du financement est en traitement au niveau des Chambres fédérales. La votation populaire sur FORTA est prévue à l'automne 2016.

Des signaux positifs doivent être donnés par les Neuchâtelois en plébiscitant la stratégie de mobilité 2030. Dans le cadre de la politique des 4 piliers, le préfinancement d'une nouvelle ligne entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, en utilisant l'opportunité qu'offre le nouveau FAIF, doit être saisie pour un début des travaux à l'horizon 2020. Il conviendra naturellement d'attendre la décision des Chambres prévue en 2019 pour s'assurer du financement par le FIF avant de lancer les travaux. Le remboursement des montants au canton interviendra dès 2030. Ainsi une décision de principe, début 2016 déjà, par les Neuchâtelois ne manquera pas donner un signal clair de leur détermination et de l'importance qu'a cette nouvelle liaison à leurs yeux.

Une votation début 2016 implique que le Grand Conseil traite en premier débat le décret constitutionnel le 3 novembre de cette année pour pouvoir l'adopter en second débat le 3 décembre, respectant les 30 jours légaux entre les deux votes.

Mobilité 2030

Le Conseil d'Etat dresse un inventaire des besoins de mobilité pour ces 15 prochaines années et y répond par 4 piliers: le RER, les routes nationales et cantonales et la mobilité douce. La commission soutient sa volonté de ne pas opposer mais de concilier ces modes de transports. Vu l'urgence de traiter le décret sur la ligne directe et sachant que les autres piliers ne sont, soit, pas directement du ressort de la commission (routes nationales), soit, seront traités par la commission Infrastructures routières, notre commission n'en a que peu parlé.

Globalement, le Conseil d'Etat déplore que la part modale "transports publics" ne soit que de 13% actuellement. Un statu quo infrastructurel verrait à horizon 2030 cette part augmenter à 16%, voire à 18%, mais ne pourrait pas absorber l'augmentation prévue du trafic. Avec sa stratégie de mobilité 2030, comprenant un RER et une ligne directe, il espère voir cette part monter à 25% et donc assumer une part majeure de l'accroissement du trafic.

Le RER neuchâtelois

Pour la commission, de même que pour le Conseil d'Etat, le tunnel ferroviaire La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel et sa gare souterraine à Cernier est prioritaire mais doit s'inscrire dans un projet plus vaste d'un réseau neuchâtelois favorisant toutes les régions du

canton. Ainsi, les projets de modules du RER neuchâtelois déposés à Berne concernent également une nouvelle ligne entre Bôle et Corcelles direction Val-de-Travers (justifiant la pérennité de la ligne actuelle entre Neuchâtel et Peseux), la modernisation de la ligne vers Morteau, la prolongation du Littorail ainsi que la construction de cinq nouvelles gares ferroviaires. La commission a relevé que les lignes de la Béroche et de l'Entre-Deux-Lacs, dont certains avaient reproché qu'elles étaient délaissées par le TransRUN, seront redynamisées dès l'achèvement du tunnel de Gléresse en 2025, avec une cadence à la demi-heure.

Une fois les projets acceptés dans PRODES, ils sont entièrement financés par le FIF. Toutefois, le Conseil d'Etat reste réaliste: si la nouvelle ligne directe devait être reconnue comme prioritaire par le Conseil fédéral pour des raisons évidentes de vétusté, il n'est pas certain que les autres projets cantonaux soient directement englobés dans le programme 2030 de la Confédération. Il faudrait alors attendre "un prochain wagon" ou alors envisager de les financer directement. Ainsi, une réserve de 50 millions de francs a été prévue à cet effet. Certains commissaires se sont étonnés que cette somme ne couvre pas tous les autres projets en dehors de la ligne La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, soit environ 200 millions de francs. Il a été répondu que le décret ne comprend pas non plus tous les projets routiers du ressort du canton et que l'urgence de l'état de la ligne imposait au canton de prioriser ce projet pour des questions sécuritaires mais aussi pour augmenter nos chances de convaincre à Berne. Dès lors, le décret comprend le tunnel ferroviaire susceptible d'être subventionné à 100%, auquel on ajoute 50 millions de francs de réserve pour des travaux d'intégration qui pourraient ne pas être pris en compte par la Confédération, notamment pour la jonction Bôle-Corcelles.

Lissage des amortissements

Le lissage des frais d'intérêts a longuement occupé la commission. En effet, les charges d'intérêt sont des frais réels qui augmenteront au fur et à mesure de l'avancement des travaux et des emprunts contractés, ceci jusqu'en 2030, puis diminueront au fil des remboursements de la Confédération pour s'estomper vers 2035. Ce système provoquera un pic de charges dans le compte de fonctionnement de l'Etat de 17 millions de francs vers 2030. Avec les nouveaux mécanismes de freins à l'endettement, certains craignaient que ces charges exceptionnelles ne plombent les budgets, notamment ceux des années 2025 à 2033, et demandaient que l'on puisse lisser ces charges sur 20 voire 50 ans comme dans une situation où l'Etat serait le maître de l'ouvrage et pourrait amortir sur une plus longue période. La LFinEC est très claire sur le sujet: l'Etat n'est pas le maître d'ouvrage et les intérêts intercalaires ne peuvent pas être inclus dans le coût d'un projet qui n'apparaît pas à notre bilan. De plus, le financement des collectivités publiques ne passe pas par des crédits de type construction ou hypothécaire, car les biens ne sont pas aliénables. Le MCH2 ne permet donc pas l'activation des intérêts passifs pour le patrimoine administratif.

Afin de ne pas fragiliser la construction financière de ce projet, la majorité de la commission n'a pas souhaité déroger à la LFinEC, et s'est dès lors ralliée au projet de Conseil d'Etat.

Vote du peuple

Le Conseil d'Etat a d'emblée été très clair dans sa volonté que le peuple s'exprime sur ce préfinancement. D'une part pour donner un maximum de poids au projet déposé à la Confédération par un potentiel plébiscite populaire, d'autre part par correction à l'égard de notre population, en lien au projet TransRUN qui avait été refusé et dont on pourrait penser qu'elle accepterait mal qu'un grand projet d'infrastructure ne lui soit plus soumis.

Dans son rapport, le Conseil d'Etat estimait que la probabilité que les auteurs de l'initiative "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et la Bas" ne retirent pas leur initiative en faveur d'un contre-projet du Grand Conseil était suffisamment importante pour provoquer un vote populaire. Si la grande majorité de la commission partageait la volonté de passer devant le peuple, elle a rapidement refusé de lier ce vote à la volonté

d'un groupe de citoyen ou d'attendre qu'un hypothétique référendum soit lancé sur le décret du Grand Conseil. Vu l'évolution de la position du comité d'initiative, le Conseil d'Etat s'est rallié à cette position.

La Constitution ne permettant pas au Grand Conseil de soumettre au référendum obligatoire un décret législatif, la commission a souhaité inscrire dans celle-ci la volonté de préfinancer la liaison ferroviaire directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel et d'en payer les intérêts, provoquant ainsi *de facto* le vote populaire. A ces fins, le Conseil d'Etat a proposé un décret constitutionnel à la commission, ancrant la politique globale des transports (selon la stratégie de mobilité 2030) à un nouvel article 5b de la Constitution, complété par des alinéas transitoires réglant la question du préfinancement.

Même si certains commissaires trouvaient peu élégant de charger la Constitution par des adjonctions d'ordre financier, tous se sont ralliés à une variante déjà utilisée en 2014 pour le concept éolien neuchâtelois.

Parallèlement, pour éviter d'alourdir inutilement la Constitution, la commission a soutenu un décret législatif proposé par le Conseil d'Etat qui règle les modalités de l'emprunt de préfinancement. Celui-ci entrera en vigueur seulement si le décret constitutionnel est accepté par les électeurs.

Enfin, un troisième décret permettrait de soumettre au vote du peuple à la fois l'initiative populaire "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas" et notre décret constitutionnel ayant valeur de contre-projet, si l'initiative est maintenue naturellement.

Entrée en matière

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur les projets de décrets modifiés tels qu'ils figurent à la fin du présent rapport.

Vote final

A l'unanimité des membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'accepter les projets de décrets présentés ci-après.

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

A l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que les projets soient traités par le Grand Conseil en débat libre.

Motions et postulats dont le Conseil d'Etat propose le classement

A l'unanimité des membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement des propositions suivantes:

- postulat Jean-Sylvain Dubois et Dominique Gilbert Rossier 00.149, du 2 octobre 2000, Maintien de l'étude de la traversée de Peseux selon le projet de décret portant octroi d'un crédit de 72,5 millions de francs pour la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes;
- motion populaire de la commission de mobilité de la commune de Peseux 15.124, du 18 février 2015, Désengorgement du trafic à travers Peseux;
- motion populaire du parti socialiste du Littoral neuchâtelois 04.157, du 26 août 2004, Ligne CFF Gorgier-Neuchâtel: Non à la dégradation des prestations;
- postulat de députés de Corcelles-Cormondrèche 07.195, Peseux et Rochefort, du 6 novembre 2007, Pour un TransRUN qui profite à tous!

- postulat de la commission parlementaire "TransRUN-RER-Agglo" 12.129, du 7 mai 2012, Pour un véritable RER;
- motion du groupe radical 02.112, du 19 mars 2002, Pour une mobilité professionnelle intégrée;
- postulat du groupe socialiste 14.171, du 2 septembre 2014, Provision pour un projet cantonal de mobilité.

Par 11 voix contre 2 et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement de la motion suivante:

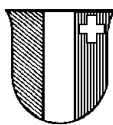
- motion Fabien Fivaz 13.129, du 19 février 2013, Mesures à court et moyen terme pour améliorer la ligne ferroviaire entre Morteau et La Chaux-de-Fonds.

Neuchâtel, le 22 octobre 2015

Au nom de la commission
Neuchâtel mobilité 2030:

Le président,
O. HAUSSENER

Le rapporteur,
L. DEBROT



Décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) (Transports)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu les articles 5, alinéa 1, lettre m, 40, 57 et 102 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000;

vu les articles 107 et 110 de la loi sur les droits politiques (LDP), du 17 octobre 1984;

vu le rapport du Conseil d'Etat 15.024 "Neuchâtel Mobilité 2030 – Stratégie cantonale", du 1^{er} juillet 2015;

vu la décision de la Confédération qui se prononcera d'ici à 2019 sur la prise en charge financière du RER neuchâtelois et une libération des fonds dès 2030;

vu la nécessité de débiter les travaux de la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dès que possible suite à la décision de la Confédération;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 1^{er} juillet 2015, de la commission temporaire Neuchâtel mobilité 2030 et de la commission parlementaire législative,

décède:

Article premier La Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000, est modifiée comme suit:

Art. 5b (nouveau)

Transports

¹L'entretien et le développement des infrastructures de transports sont dictés par une politique globale de mobilité planifiée sur le long terme.

²Celle-ci favorise la complémentarité des modes de transports, la desserte de toutes les régions du canton ainsi que les connexions vers l'extérieur

³La loi définit les modalités de mise en œuvre de la politique globale de mobilité.

Dispositions transitoires à la présente modification du

¹Afin de débiter sans délai la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, en cas de décision favorable de la Confédération sur la prise en charge financière de cette infrastructure, l'Etat de Neuchâtel, ou une société de financement mandatée par ses soins, est autorisé à contracter un emprunt et à en assumer la charge d'intérêts passifs.

²La loi définit les modalités de financement et les échéances s'y rapportant.

³Les présentes dispositions transitoires sont applicables jusqu'à l'achèvement du paiement des intérêts passifs liés à la réalisation de la ligne directe.

⁴Le Grand Conseil constate l'avènement de ce moment par décret, dont la promulgation entraîne l'abrogation de la présente disposition transitoire.

Vote du peuple **Art. 2** Le présent décret est soumis au vote du peuple.

Entrée en vigueur et exécution **Art. 3** ¹Le présent décret entre en vigueur le jour de son acceptation par le peuple.

²Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

La présidente, *La secrétaire générale,*

Décret

concernant la garantie et la prise en charge des intérêts passifs relatifs à l'avance des fonds pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dans le cadre du RER neuchâtelois, conditionnés à l'acceptation du financement du projet par la Confédération

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu les articles 5, alinéa 1, lettre *m*, 40 et 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000;

vu les articles 107 et 110 de la loi sur les droits politiques (LDP), du 17 octobre 1984;

vu les articles 36 et 38, lettres *c* et *f*, de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 1^{er} juillet 2015, et de la commission temporaire Neuchâtel mobilité 2030,

décède:

TITRE 1: CONTEXTE

Article premier ¹Dans le cadre de la stratégie cantonale "Neuchâtel Mobilité 2030", visant entre autre à établir une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, la Confédération se prononcera d'ici à 2019 sur la prise en charge financière de cette infrastructure.

²Si la Confédération accepte ce financement, les fonds ne seront toutefois libérés que dès 2030.

Art. 2 Compte tenu de la libération des fonds dès 2030 par la Confédération, et afin de permettre le début des travaux dès que possible suite à la décision de la Confédération, une avance de fonds sera sollicitée.

TITRE 2: CAUTIONNEMENT DE L'EMPRUNT

Art. 3 Pour ce faire, un emprunt à hauteur de 900 millions de francs sera contracté.

Art. 4 ¹La garantie à fournir au prêteur sera constituée sous forme de cautionnement de l'Etat.

²Conformément à la LFinEC, le cautionnement nécessite un crédit d'engagement.

Art. 5 ¹Le présent décret autorise l'ouverture d'un crédit d'engagement à hauteur de 900 millions de francs, au titre de cautionnement de l'emprunt.

²Le crédit d'engagement n'entre pas dans le calcul du frein à l'endettement.

³La présente autorisation deviendra caduque en cas de refus du financement du projet par la Confédération dans le cadre de son programme de développement stratégique (PRODES).

TITRE 3: CHARGE D'INTERETS

Art. 6 L'emprunt occasionnera une charge d'intérêts passifs estimée à 110 millions de francs.

Art. 7 ¹Le présent décret autorise l'ouverture d'un crédit d'engagement à hauteur de 110 millions de francs, au titre des charges d'intérêts passifs de l'emprunt.

²La présente autorisation deviendra caduque en cas de refus du financement du projet par la Confédération dans le cadre de son programme de développement stratégique (PRODES).

TITRE 4: VOTE ET ENTREE EN VIGUEUR

Art. 8 Le présent décret est soumis au vote à la majorité de trois cinquièmes des membres du Grand Conseil.

Art. 9 ¹Le présent décret n'entrera en vigueur que si le décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) (Transports) est accepté en votation populaire.

²En cas d'adoption du décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) (Transports) par le peuple, le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur du présent décret.

³Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Art. 10 Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

La présidente,

La secrétaire générale,

Décret

soumettant au vote du peuple:

- a) l'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas"
 - b) le contre-projet du Grand Conseil sous forme d'un décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE) (Transports)
-

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu les articles 107, alinéa 4, et 110 de loi sur les droits politiques (LDP), du 17 octobre 1984;

vu l'initiative législative populaire cantonale "pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas";

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 1^{er} juillet 2015, de la commission temporaire Neuchâtel mobilité 2030 et de la commission parlementaire législative,

décède:

Article premier Est soumise au vote du peuple l'initiative législative populaire cantonale "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas", présentée sous la forme d'une proposition générale rédigée comme suit:

Les électrices et les électeurs soussignés, faisant application des articles 98 et suivants de la loi sur les droits politiques, du 17 octobre 1984, demandent par voie d'initiative: Le financement, la réalisation et la mise en service avant 2025 d'une liaison ferroviaire rapide reliant Le Locle à Neuchâtel. Son temps de parcours sera de moins de 17 minutes entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, avec une cadence possible à 15 minutes.

Art. 2 En même temps que l'initiative, le Grand Conseil soumet au vote du peuple un contre-projet sous forme d'un décret portant modification de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), dont la teneur est la suivante:

Décret

**portant modification de la Constitution
de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) (Transports)**

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu les articles 5, alinéa 1, lettre m, 40, 57 et 102 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000;

vu les articles 107 et 110 de la loi sur les droits politiques (LDP), du 17 octobre 1984;

vu le rapport du Conseil d'Etat 15.024 "Neuchâtel Mobilité 2030 – Stratégie cantonale", du 1^{er} juillet 2015;

vu la décision de la Confédération qui se prononcera d'ici à 2019 sur la prise en charge financière du RER neuchâtelois et une libération des fonds dès 2030;

vu la nécessité de débiter les travaux de la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds dès que possible suite à la décision de la Confédération;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 1^{er} juillet 2015, de la commission temporaire Neuchâtel mobilité 2030 et de la commission parlementaire législative,

décète:

Article premier La Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst.NE), du 24 septembre 2000, est modifiée comme suit:

Art. 5b (nouveau)

¹L'entretien et le développement des infrastructures de transports sont dictés par une politique globale de mobilité planifiée sur le long terme.

²Celle-ci favorise la complémentarité des modes de transports, la desserte de toutes les régions du canton ainsi que les connexions vers l'extérieur.

³La loi définit les modalités de mise en œuvre de la politique globale de mobilité.

Dispositions transitoires à la présente modification du

¹Afin de débiter sans délai la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, en cas de décision favorable de la Confédération sur la prise en charge financière de cette infrastructure, l'Etat de Neuchâtel, ou une société de financement mandatée par ses soins, est autorisé à contracter un emprunt et à en assumer la charge d'intérêts passifs.

²La loi définit les modalités de financement et les échéances s'y rapportant.

³Les présentes dispositions transitoires sont applicables jusqu'à l'achèvement du paiement des intérêts passifs liés à la réalisation de la ligne directe.

⁴Le Grand Conseil constate l'avènement de ce moment par décret, dont la promulgation entraîne l'abrogation de la présente disposition transitoire.

Art. 3 Le Grand Conseil recommande au peuple le rejet de l'initiative et l'adoption du contre-projet.

Art. 4 En cas d'adoption du contre-projet par le peuple, le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur.

Art. 5 Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret dans un délai de six mois.

Art. 6 ¹Le présent décret entre en vigueur immédiatement.

²Il n'est pas soumis au référendum facultatif.

³Le Conseil d'Etat pourvoit à sa promulgation.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

La présidente,

La secrétaire générale,

B. AVIS DE LA COMMISSION LÉGISLATIVE

Le rapport 15.024 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la stratégie cantonale de mobilité est actuellement traité par la commission temporaire Neuchâtel mobilité 2030.

Afin de garantir une votation populaire pour renforcer la position cantonale vis-à-vis de Berne, le Conseil d'Etat a proposé à la commission précitée d'adopter un décret constitutionnel, accompagné d'un décret législatif pour les aspects financiers.

Lors de la séance du 14 octobre 2015, les membres de la commission Neuchâtel mobilité 2030 ont accepté cette proposition à l'unanimité. Cette manière de procéder vise à garantir une votation populaire, même en cas de retrait de l'initiative législative "Pour une liaison ferroviaire rapide entre le Haut et le Bas".

En application de l'article 81a, alinéa 2, lettre *b*, de l'OGC, la commission législative est compétente pour examiner un décret dont l'adoption nécessite une modification de la constitution neuchâteloise (Cst.NE). Il est admis que la commission n'examine que les questions de forme et non de fond qui sont du ressort de la commission Neuchâtel mobilité 2030.

Les membres de la commission saluent l'introduction du nouvel article 5b qui consolide la stratégie de mobilité Neuchâtel 2030 en l'inscrivant dans la constitution neuchâteloise.

Une partie de la commission estime néanmoins que la modification proposée ne va pas assez loin, car elle ne prend pas en compte l'ensemble du projet RER, mais uniquement la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. La commission législative constate qu'on entre déjà dans le débat de fond et qu'il n'est pas de son ressort de remanier le texte proposé par la commission Neuchâtel mobilité 2030. Un éventuel amendement pourra être déposé par les groupes avant la séance en plenum, en application des articles 293 et 294 OGC.

Pour des questions de forme, la commission décide de mettre en gras la phrase "dispositions transitoires à la présente modification du 3 novembre 2015", afin de bien clarifier que les dispositions transitoires ne seront pas intégrées au texte, mais placées à l'endroit habituel dans le texte constitutionnel.

Par ailleurs, pour des motifs de forme également, la commission décide de modifier l'alinéa 4 des dispositions transitoires en remplaçant le terme "temporaire" par le terme "transitoire".

Neuchâtel, le 21 octobre 2015

Au nom de la commission législative:

Le président,
P.-A. Steiner

Le rapporteur,
Y. SUNIER