



**Rapport de la commission Mobilité au Grand Conseil  
à l'appui  
d'un projet de loi modifiant la loi sur les transports publics  
(LTP) (Motorisation non fossile)**

(Du 4 décembre 2024)

---

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

## 1. INTRODUCTION ET PROJET DE LOI

En date du 20 novembre 2019, le projet de loi suivant a été déposé :

**19.202**

**20 novembre 2019**

**Projet de loi du groupe PopVertsSol  
portant modification de la loi sur les transports publics (LTP)  
(Motorisation non fossile)**

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,  
sur la proposition de la commission...  
décrète :*

**Article premier** La loi sur les transports publics (LTP), du 1<sup>er</sup> octobre 1996, est modifiée  
comme suit :

Motorisation *Art. 27b (nouveau)*

Dès 2030, les véhicules des entreprises de transports neuchâtelaises subventionnées utilisés pour des courses régulières n'auront plus de motorisation thermique.

**Art. 2** La présente loi est soumise au référendum facultatif.

**Art. 3** <sup>1</sup>Le Conseil d'État fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup>Il pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :  
*Le président, La secrétaire générale,*

## Motivation

Pour respecter les objectifs climatiques et l'exemplarité de l'État, les entreprises concessionnaires et subventionnées par celui-ci doivent être soumises à une politique prévisible en matière d'investissement.

*Première signataire : Christine Ammann Tschopp (initialement déposé par Laurent Debrot)  
Autres signataires : Daniel Ziegler, Clarence Chollet, Sébastien Frochoux, Diego Fischer, Cédric Dupraz, Doris Angst, Zoé Bachmann, Xavier Challandes, Sera Pantillon, Daniel Sigg, Veronika Pantillon, Philippe Weissbrodt.*

Ce projet a été transmis, comme objet de sa compétence, à la commission Mobilité.

## 2. COMPOSITION DE LA COMMISSION

La commission a siégé dans la composition suivante :

- pour la législature 2017-2021 : M<sup>mes</sup> et MM. Philippe Loup, président, Laurent Schmid, vice-président, Carole Bill, David Moratel, Laurent Duding, Mauro Vida, Lionel Rieder, Adrien Steudler, René Curty, Frédéric Vaucher, Nicolas Ruedin, Cédric Dupraz, Johanna Lott Fischer, Sera Pantillon et Niels Rosselet-Christ ;
- pour la législature 2021-2025 : M<sup>mes</sup> et MM. Marina Schneeberger, présidente, Laurent Duding, vice-président, Ludovic Kuntzer, Martial Robert-Nicoud, Bernard Schumacher, Corinne Schaffner, Emile Blant, Marc Fatton, Jasmine Herrera, David Moratel, Fabienne Robert-Nicoud, Quentin Geiser et Aël Kistler ;

*La commission, soutenue dans ses travaux par M<sup>me</sup> Anne Fava, assistante parlementaire, fait les propositions suivantes au Grand Conseil :*

## 3. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a examiné le projet de loi en date des 13 mars 2020, 13 janvier, 20 avril et 4 novembre 2021, 20 mars, 24 mai, 23 août, 4 septembre et 30 novembre 2023, 8 février, 20 août, 23 octobre et 14 novembre 2024.

Le chef du Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), le chef du service des transports (SCTR) et une juriste ont participé aux travaux de la commission.

M. Laurent Debrot et M<sup>me</sup> Christine Ammann Tschopp ont défendu le projet de loi.

## Rappel chronologique

Le traitement de l'objet présenté ci-après s'est étendu sur deux législatures. Dès la première séance (13 mars 2020) et suite aux éléments fournis par le chef du DDTE, il est apparu raisonnable à la commission de suspendre ses travaux dans l'attente des résultats de l'étude sur l'électrification de la flotte de bus neuchâteloise mandatée par le Conseil d'État en collaboration avec transN. Les travaux ont donc repris au printemps 2021, avec la présentation des résultats de l'étude et le vote d'entrée en matière. Les débats se sont poursuivis sous la nouvelle législature, avec l'invitation des représentants de transN et de CarPostal, afin d'entendre leur position et leur vision stratégique en matière de décarbonisation des transports publics, mais un nouveau coup d'arrêt a été mis en raison du refus de la Loi fédérale sur le CO<sub>2</sub> par le peuple en juin 2021. Cet événement ayant soulevé des incertitudes quant à la politique fédérale en matière d'électromobilité publique et privée, la commission a décidé de suspendre à nouveau l'examen du projet de loi. Le traitement a repris au printemps 2023 et des représentant-e-s des transports publics

fribourgeois (TPF), de Groupe E et de l'entreprise H2 Energy Holding AG ont été entendus afin que la commission puisse prendre la dimension du potentiel de développement de la motorisation à hydrogène. En effet, ces différentes entreprises collaborent de manière très concrète dans le cadre d'un projet de production d'hydrogène avec le barrage de Schiffenen, qui est exploité depuis de nombreuses années par Groupe E.

La direction de transN a été conviée une seconde fois lors de la séance du 23 août 2023, afin d'évoquer les enjeux financiers et techniques auxquels est confrontée l'entreprise. Dans ce cadre, l'abandon de la motorisation thermique à terme et la politique d'acquisition de la flotte de véhicules ont été présentés par transN. Malgré les nombreuses inconnues qui subsistent concernant le passage à une motorisation alternative, notamment électrique (évolution du prix d'achat des bus électriques, mais aussi évolutions techniques à cinq, dix et quinze ans), une partie de la commission a été très sensible à l'impact que la réalisation de l'éventuelle modification de la loi pourrait avoir sur les finances du principal partenaire du canton et des communes pour les transports urbains et régionaux. Cet aspect a influé de manière notable sur les discussions en lien avec l'ajout d'un second alinéa à l'article 27b (nouveau), portant spécifiquement sur le transport régional de voyageurs (TRV). Une troisième rencontre avec transN s'est tenue le 14 novembre 2024, afin que l'entreprise puisse commenter ses réponses à la consultation et exposer ses dernières considérations techniques à la commission.

## **4. EXAMEN DU PROJET DE LOI**

### **4.1. Position des auteur-e-s du projet**

La décarbonisation des véhicules devient un objectif atteignable grâce au potentiel de développement de la motorisation électrique. Ce projet de loi vise ainsi à fixer des objectifs aux compagnies de transport public dans ce domaine. Comparé au rendement de l'énergie photovoltaïque (80%), le rendement énergétique des véhicules thermiques est alarmant (20 à 30%). Les auteur-e-s demandent l'introduction rapide de véhicules à motorisation non fossile en vue d'atteindre les objectifs climatiques tout en terminant d'utiliser les anciens véhicules fossiles afin d'amortir l'énergie grise ayant servi à les produire. Les auteur-e-s n'ont pas pour volonté de s'immiscer dans la stratégie des entreprises de transport public, mais souhaitent leur fixer des objectifs. Les auteur-e-s ont également attiré l'attention du Conseil d'État sur la possibilité offerte par CarPostal d'introduire des cars à motorisation électrique dans les cantons élaborant un concept de conversion du transport régional de voyageurs (TRV).

### **4.2. Position du Conseil d'État**

En préambule, il est rappelé que transN et le canton ont, dès 2019, étudié les options possibles en vue du prochain renouvellement du parc de véhicules de l'entreprise. L'étude sur l'électrification de la flotte de bus neuchâteloise mandatée par le Conseil d'État et transN a démontré que les trolleybus déperchables à batterie représentent la meilleure option pour le réseau de transport urbain (TU) de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel. Le Conseil d'État a donc approuvé l'acquisition de 30 trolleybus déperchables à batterie par transN pour un montant total de 55 millions de francs (véhicules + infrastructure de recharge). Ces véhicules sont mis en circulation progressivement depuis 2024, avec bon nombre de défis techniques pour transN.

Depuis le refus par le peuple de la Loi fédérale sur le CO<sub>2</sub> le 13 juin 2021, la Confédération s'interroge concernant l'électromobilité privée et publique. Elle envisage l'abandon du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales en faveur des entreprises de transport et l'élaboration d'un concept de soutien permettant de stimuler leur transition vers l'électromobilité. Malheureusement, le Conseil fédéral a d'ores et déjà décidé de ne pas introduire de système de subventions dès 2025 pour l'effort de décarbonation des cantons

dans le domaine des transports publics. De plus, dans le cadre du programme d'assainissement des finances fédérales, quelque 58 millions de francs par an dès 2026 devraient être économisés dans le domaine du transport régional par une augmentation de 5% des taux de couverture, dont la méthode n'est pas encore définie. Il s'agira au final d'un report de charge sur les cantons, une telle amélioration des taux de couverture dans un laps de temps aussi court n'étant pas atteignable. Le canton et les communes neuchâteloises se retrouvent ainsi devant de grandes difficultés.

Compte tenu des limites technologiques encore existantes en matière de motorisation électrique et à hydrogène, ainsi que des défis financiers importants qui pèsent sur le domaine des transports publics actuellement et ces prochaines années, le Conseil d'État préconise de remanier le projet de loi soumis à l'examen de la commission afin de ne pas le rendre contraignant au 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour le transport urbain (TU).

### **4.3. Débat général**

Les travaux de la commission ont permis d'approfondir les aspects suivants :

#### ***Différence entre transport urbain (TU) et transport régional de voyageurs (TRV)***

Les bus de TU parcourent environ 200 kilomètres par jour, tandis que les bus de TRV effectuent en moyenne 350 kilomètres par jour. Cette différence doit être prise en considération pour le choix de la motorisation, au même titre que la topographie des lignes.

Il a été expliqué à la commission que, même si aujourd'hui les nouvelles générations de batteries sont plus performantes et permettent de récupérer de l'énergie en descente, la motorisation électrique demeure moins puissante que la motorisation fossile ou à hydrogène. Cela représente une difficulté importante pour l'équipement des bus destinés au TRV. En outre, le poids de la batterie fait perdre à ces derniers jusqu'à 20% de leur capacité en termes de voyageurs.

Les bus électriques peuvent actuellement parcourir une centaine de kilomètres par jour, mais certaines études indiquent que cette capacité sera doublée d'ici à 2030. En revanche, en l'état des performances, cette technologie ne sera pas adaptée au TRV à court terme. Il est cependant important d'indiquer que CarPostal, mandaté avant tout pour le trafic régional (TRV), a présenté la stratégie d'électrification de sa flotte de véhicules. Cette dernière comprend le déploiement de l'électromobilité sur certaines lignes ayant une topographie plus exigeante que celle du canton de Neuchâtel.

Compte tenu de ces explications, la commission a estimé nécessaire de distinguer le TU du TRV.

#### ***Recours à l'hydrogène***

Le possible recours à l'hydrogène a été abordé à plusieurs reprises lors des discussions de la commission, mais l'audition d'une représentante des TPF, d'un représentant de Groupe E et d'un représentant de l'entreprise H2 Energy Holding AG a mis en exergue la différence de coût de production du kilo d'hydrogène (15 francs) par rapport à celui du kilo de diesel (2 francs). En outre, le procédé permettant d'extraire le carbone du CO<sub>2</sub> concentré afin de produire de l'e-fuel a pour l'instant un mauvais rendement. La solution pourrait provenir de la production massive d'énergie photovoltaïque, mais celle-ci dépendra beaucoup de l'évolution du cadre légal et semble difficilement réalisable avant 2040. En conclusion, le Conseil d'État et la commission estiment, en l'état, que la production d'hydrogène vert n'est pas suffisamment assurée et génère des coûts trop importants pour que le canton de Neuchâtel opère une transition massive vers cette technologie. Cependant, pour la commission et le Conseil d'État, cette technologie reste promise à un bel avenir. Les commissaires relèvent aussi que le partenariat entre les différents acteurs susmentionnés démontre aussi que le dynamisme et le volontarisme sont des éléments essentiels pour pouvoir envisager un abandon de la motorisation thermique dans un horizon temporel raisonnable.

### **Utilisation d'énergie renouvelable locale**

Au cours des travaux, certains commissaires ont souhaité introduire une exigence d'utilisation d'énergie renouvelable locale, voire produite par l'entreprise consommatrice elle-même. Le chef du département a rappelé que le mix énergétique suisse est basé notamment sur les énergies hydraulique, solaire et nucléaire, considérées toutes trois comme économes en émissions de CO<sub>2</sub>. Le pays ayant décidé de se départir de la production d'énergie nucléaire, des efforts considérables devront être fournis pour remplacer cette source d'énergie par des énergies renouvelables. Dans ce contexte, l'exigence d'une production d'énergie renouvelable locale, telle qu'évoquée lors des discussions de la commission, est jugée pour l'heure inatteignable. Cet élément a été entendu par la commission, bien qu'il n'ait pas de lien direct avec le projet de loi débattu.

### **Surcoût de l'électrification de la flotte de transN**

Sur mandat du Conseil d'État, une étude réalisée par le bureau [Infras](#) a permis de chiffrer approximativement le surcoût d'investissement pour des véhicules à motorisation électrique entre 85 et 100 millions de francs selon le scénario retenu (trolleybus à batteries, bus avec petite batterie et recharge par opportunité en bout de ligne, bus avec grande batterie et recharge au dépôt). L'étude précise toutefois qu'une marge supplémentaire de 50% peut être appliquée à ces montants ; le département a donc souligné l'importance de les considérer avec précaution. Cette étude a été présentée à la commission lors de la séance du 30 novembre 2023.

La commission est rendue attentive au fait que ce surcoût ne tient pas compte de l'impact du potentiel futur concept de subventionnement, ni de la nécessité d'agrandir la flotte afin de pallier le temps nécessaire à la recharge des batteries.

Pour une partie de la commission, cette étude soulève de nombreuses questions quant à la méthodologie suivie. Ces commissaires relèvent le fait que de très nombreuses incertitudes demeurent, qui rendent toute visibilité financière en termes d'investissements à consentir très difficile, voire impossible.

Il est à relever qu'aux différents stades d'avancement du traitement du projet de loi, les nombreuses incertitudes entourant ce dossier (évolutions technologiques, prix d'achat des véhicules, offres disponibles sur le marché) tendent à complexifier les débats et la définition d'un consensus politique.

Par ailleurs, il a été mis en évidence qu'au-delà de l'investissement sur les véhicules, il faut prendre en compte l'infrastructure dans son entier (adaptation du réseau électrique, création de sous-stations en bout de ligne, temps de charge, puissance d'alimentation pour charger de nuit le parc de véhicules concentré en un lieu, etc.). Le défi réside davantage dans la montée en puissance des capacités d'alimentation et de recharge nécessaires au bon fonctionnement de cette nouvelle technologie que dans l'achat de véhicules électriques. De l'avis de transN, il faudrait donc veiller à modérer l'effet de seuil consistant à tout convertir à la motorisation électrique de manière rapide.

### **Pérennité des dessertes**

Le subventionnement des lignes par la Confédération est conditionné par deux critères : le taux de couverture et le nombre de « paires de courses » quotidiennes. Le taux de couverture représente le ratio entre les recettes et les coûts de production de chaque ligne. Jusqu'à 18 paires de courses quotidiennes, les bus doivent atteindre 10% de taux de couverture, alors que les trains doivent assurer 20% de taux de couverture. Au-delà de 18 paires de courses quotidiennes, les bus doivent également obtenir 20% de taux de couverture.

Aujourd'hui, le taux de couverture minimal de certaines lignes du TRV n'est pas suffisant en regard de la fréquence des paires de courses quotidiennes et, selon les informations transmises par le chef du DDTE et les représentants de ses services, leur subventionnement par la Confédération est menacé d'être remis en question ou a déjà été

supprimé. Dans un tel cas, l'entier des coûts reviendrait à la charge du canton et des communes. Les représentants du département soulignent qu'une augmentation des coûts de production des dessertes de TRV aggraverait encore la situation, mettant ainsi en péril l'existence même de certaines lignes.

Sur proposition du département, afin de préserver la pérennité des lignes, la commission a introduit une nuance supplémentaire au projet initial en prévoyant un report de la mise en œuvre dans le cas où les conditions de rentabilité minimale de la Confédération ne seraient pas atteintes.

En cours de travaux, la commission a également été informée que la Confédération a décidé, par mesure d'économie, de supprimer l'aide à l'achat de véhicules électriques en 2025. Une nouvelle formule de financement est à l'étude pour 2027, mais sans garantie quant à l'aboutissement de ces négociations.

#### 4.4. Vote d'entrée en matière

L'entrée en matière a été acceptée à l'unanimité des membres présents.

### 5. EXAMEN DU PROJET DE LOI ARTICLE PAR ARTICLE

#### Art. 27a (nouveau)

Loi sur les transports publics (LTP) (actuellement en vigueur)	Projet de loi de la commission
	<b>Art. 27a (nouveau)</b> Motorisation <sup>1</sup> Dès 2028, les nouveaux véhicules des entreprises de transport subventionnées utilisés pour le trafic local neuchâtelois n'auront plus de motorisation thermique émettrice de CO <sub>2</sub> . <sup>2</sup> Dès 2030, les nouveaux véhicules des entreprises de transport neuchâteloises subventionnées utilisés pour le trafic régional n'auront plus de motorisation thermique émettrice de CO <sub>2</sub> . Dans le cas où les conditions de rentabilité minimale de la Confédération ne seraient pas atteintes, un report de la mise en œuvre reste possible.

Le projet de la commission permet d'échelonner les échéances selon qu'il s'agisse de transport urbain ou de transport régional des voyageurs. En outre, il est tenu compte des enjeux liés à la rentabilité minimale des dessertes.

### 6. CONSULTATION

Le présent rapport a été soumis à consultation officielle entre le 21 février et le 20 mai 2024. En particulier, ont été consultés l'Association des communes neuchâteloises (ACN), les partis politiques représentés au Grand Conseil, les acteurs des transports publics (transN, CarPostal SA, Onde Verte), les associations faîtières de l'économie (Association des entreprises neuchâteloises, Chambre immobilière neuchâteloise, Fédération neuchâteloise

des entrepreneurs), ainsi que les milieux intéressés (Touring Club Suisse, Association transports et environnement section Neuchâtel, Communauté d'intérêts pour les transports publics, ProNatura Neuchâtel, WWF Neuchâtel, Pro Vélo Neuchâtel, Groupe E, Viteos, Pro Infirmis, Association suisse de défense des intérêts des rentiers et des retraités, Eli 10, Fédération romande des consommateurs Neuchâtel, Syndicat du personnel des transports Romandie).

Compte tenu des enjeux climatiques, tous les acteurs consultés sont convaincus de l'importance de réfléchir à un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement. Néanmoins, de fortes réserves ont été exprimées s'agissant du coût du changement de motorisation des transports publics pour les collectivités publiques (canton et communes) et de l'impact de ce coût sur la rentabilité, et donc sur la pérennité de certaines lignes. Plusieurs prises de position ont fermement affirmé qu'il fallait en effet éviter toute diminution de l'offre.

Aucun des acteurs consultés n'a soulevé d'impossibilité technique à la concrétisation des objectifs de cette loi dans les délais mentionnés. Certains ont même jugé que le projet présenté pourrait être encore plus volontariste si on évitait de prévoir, à l'alinéa 2, une échappatoire liée à la rentabilité des lignes. En novembre 2024, soit après la période de consultation, transN a fait part d'un réel défi concernant la montée en puissance des capacités d'alimentation et de recharge.

La commission a finalement pris acte d'un courrier de certaines communes neuchâtelaises s'opposant au projet en raison de ses conséquences financières et des impacts potentiellement négatifs sur la desserte en transports publics, malgré la prise de position préalable de l'ACN.

## **7. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL**

(art. 160, al. 1, let. d, OGC)

Une étude sommaire réalisée par le bureau Infras de Berne a permis d'estimer les surcoûts d'investissement dus à la transition du matériel roulant diesel à électrique. L'étude a été réalisée pour le trafic local (urbain) et le trafic régional. Le surcoût total par rapport au renouvellement du parc actuel (motorisation fossile) est estimé entre 78 et 96 millions de francs, selon les scénarios. À ce montant, il convient d'ajouter les surcoûts d'exploitation dus, par exemple, à l'augmentation de l'improductivité lors des temps de recharge (besoin d'engager des moyens de production supplémentaires). Ces surcoûts n'ont pas été estimés par l'étude, car cela dépend des caractéristiques de chaque ligne. Ne sont également pas prises en compte les éventuelles aides à l'investissement qui seraient octroyées (loi CO<sub>2</sub>, fondation KLIK, etc.).

L'acquisition du matériel roulant par l'entreprise de transport peut être effectuée en utilisant ses fonds propres, mais généralement un prêt bancaire est contracté (ce qui devrait être le cas pour transN) et seul l'amortissement et les frais financiers sont facturés aux commanditaires. Les surcoûts annuels dépendent donc de la politique d'amortissement et de financement de l'entreprise de transport. Il est dès lors très difficile de les estimer et une implication des entreprises de transport serait nécessaire. Néanmoins, en première approche, on peut estimer l'ordre de grandeur entre 7 et 10 millions de francs supplémentaires annuels, auxquels il faut ajouter une marge d'erreur de 50%, comme l'étude l'a démontré.

À la suite de la consultation et des réserves émises, la commission est consciente de la difficulté d'estimer avec précision les coûts engendrés et de devoir accepter une part d'incertitude. Cela est également dû au fait que la technologie évolue très rapidement dans ce domaine, de même que la politique et le cadre légal (notamment les éventuelles aides à l'investissement) des Autorités fédérales. Elle considère toutefois qu'une partie des investissements est déjà réalisée ou le sera de toute façon lors des années à venir. Ainsi, malgré l'impossibilité de chiffrer avec précision les conséquences financières, il lui paraît

important de fixer un objectif et un cadre à cette transition, notamment en cohérence avec les objectifs définis dans le Plan climat cantonal, qui fixe un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2040.

Enfin, ce projet de loi n'a pas de conséquence sur le personnel de l'État. Au surplus, il est trop tôt pour connaître les éventuelles conséquences sur le personnel des entreprises de transport.

## **8. MAJORITÉ REQUISE POUR L'ADOPTION DU PROJET DE LOI**

(art. 160, al. 1, let. e, OGC)

L'impact sur le budget du compte de fonctionnement de l'État dépassera le montant de 700'000 francs annuels. Ainsi, la majorité qualifiée devra être requise (majorité des trois cinquièmes des membres du Grand Conseil (art. 36 LFinEC)).

## **9. INFLUENCE DU PROJET SUR LA RÉPARTITION DES TÂCHES ENTRE L'ÉTAT ET LES COMMUNES**

(art. 160, al. 1, let. f, OGC)

Aucune influence sur la répartition des tâches entre les communes et l'État n'est à relever. Les coûts sont assumés à hauteur de 60% par le canton et 40% par les communes, conformément à la loi sur les transports publics (LTP).

## **10. CONFORMITÉ AU DROIT SUPÉRIEUR** (art. 160, al. 1, let. g, OGC)

Le projet de loi soumis est conforme au droit supérieur.

## **11. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES DU PROJET, AINSI QUE SES CONSÉQUENCES POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES** (art. 160, al. 1, let. j, OGC)

Le projet présenté vise à abandonner la motorisation thermique de la flotte de véhicules des entreprises mandatées pour exploiter les lignes de transport public sur le territoire cantonal. À terme, il permettra de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par le renouvellement et l'acquisition de véhicules bénéficiant d'une motorisation ayant moins d'impact environnemental et générant moins de bruit – un gain au niveau sanitaire par ailleurs. Il contribue à l'atteinte des objectifs arrêtés dans le cadre du Plan climat cantonal, dont la mise en œuvre doit amener le canton à atteindre la neutralité carbone à l'échelle territoriale en 2040, tout en préservant la qualité de vie des Neuchâteloises et Neuchâtelois.

Au niveau social et économique, les surcoûts de la transition seront mieux assumés par un échelonnement de la mise en œuvre entre le transport urbain et le transport régional, aux horizons 2028 et 2030.

## **12. CONSÉQUENCES SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'INCLUSION DES PERSONNES VIVANT AVEC UN HANDICAP** (art. 160, al. 1, let. *b<sup>bis</sup>*, OGC)

Le projet de loi n'a aucune conséquence sur la prise en compte de l'inclusion des personnes vivant avec un handicap.

## **13. CONCLUSION**

Par 11 voix contre 1 et 1 abstention, la commission recommande au Grand Conseil d'adopter le projet de loi ci-après.

La commission a adopté le présent rapport à l'unanimité.

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

Sans opposition, la commission propose que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 4 décembre 2024

Au nom de la commission Mobilité :  
*La présidente,*                      *Le rapporteur,*  
M. SCHNEEBERGER      L. DUDING

---

## Loi modifiant la loi sur les transports publics (LTP)

---

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*  
sur la proposition de la commission Mobilité, du 4 décembre 2024,  
*décrète :*

**Article premier** La loi sur les transports publics (LTP), du 1<sup>er</sup> octobre 1996, est modifiée comme suit :

Motorisation *Art. 27b (nouveau)*

<sup>1</sup>Dès 2028, les nouveaux véhicules des entreprises de transport subventionnées utilisés pour le trafic local neuchâtelois n'auront plus de motorisation thermique émettrice de CO<sub>2</sub>.

<sup>2</sup>Dès 2030, les nouveaux véhicules des entreprises de transport neuchâteloises subventionnées utilisés pour le trafic régional n'auront plus de motorisation thermique émettrice de CO<sub>2</sub>. Dans le cas où les conditions de rentabilité minimale de la Confédération ne seraient pas atteintes, un report de la mise en œuvre reste possible.

**Art. 2** Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

**Art. 3** <sup>1</sup>Le Conseil d'État fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

<sup>2</sup>Il pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

*La présidente,*

*Le secrétaire général,*