

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 25 janvier 2021)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE
RAPPORT COMPLÉMENTAIRE

- **Pétition « Insertion d'un tarif étudiant dans les TRN et rajout d'horaires nocturnes »**
- **Pétition « Création d'un abonnement Onde Verte pour les jeunes, financièrement accessible et valable dans tout le canton de Neuchâtel »**
- **Motion Patrick Herrmann 10.157, du 31 août 2010, « Un abonnement Onde Verte pour les élèves des écoles »**
- **Recommandation de la commune de Cressier 21.148, du 18 mars 2021, « Initiative communale demandant une modification du système de zones et de tarification des transports publics Onde Verte du canton de Neuchâtel »**
- **Postulat 07.139, du 29 mai 2007, « De la taxe auto à une taxe mobilité »**
- **Postulat 18.108, du 9 février 2018, « Onde Verte, ligne rouge »**
- **Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 14,5 millions de francs pour la mise en œuvre d'un projet pilote relatif au subventionnement des transports publics (1 franc par jour pour les jeunes de moins de 25 ans, sur deux années scolaires)**

La commission parlementaire Transports publics,

composée :

- pour la législature 2017-2021, de M^{mes} et MM. Fabio Bongiovanni, président, Martine Docourt Ducommun, vice-présidente, Philippe Haeberli, Mary-Claude Fallet, Jean-Claude Guyot, Hermann Frick, Jérôme Bueche, Baptiste Hunkeler, Romain Dubois, Pierre-Alain Borel, Dragan Mihailovic, Clarence Chollet, Sven Erard, Florence Baldacchino et Grégoire Cario ;
- pour la législature 2021-2025, de M^{mes} et MM. Hermann Frick, président, Romain Dubois, vice-président, Cédric Haldimann, Sophie Rohrer, Corinne Schaffner, Katia Della Pietra, Magali Edith Barblan, Clarence Chollet, Marina Schneeberger, Stéphanie Skartsounis, Daniel Sigg, Niels Rosselet-Christ et Blaise Fivaz ;

- pour la législature 2025-2029, de M^{mes} et MM. Romain Dubois, président, Niels Rosselet-Christ, vice-président, Katia Della Pietra, Marius Hofer, Pauline Schneider, Sarah Curty, Jean Fehlbaum, Hermann Frick, Gregory Huguelet-Meystre, Sophie Rohrer, Yves Pessina, Marina Schneeberger et Stéphanie Skartsounis ;

soutenue dans ses travaux par M^{me} Géraldine Boucrot et, dès le 1^{er} novembre 2024, par M^{me} Alexandra Bréa, assistantes parlementaires,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil :

Rappel chronologique :

Le Grand Conseil a déclaré recevable l'initiative législative populaire cantonale « Pour des transports publics gratuits » lors sa séance du 2 octobre 2018¹. Les travaux de la commission trouvent leur origine dans l'examen du rapport du Conseil d'État [21.003](#) à l'appui d'un projet de décret soumettant cette initiative au vote du peuple. La commission a également été saisie du traitement des pétitions « Insertion d'un tarif étudiant dans les TRN et rajout d'horaires nocturnes » et « Création d'un abonnement Onde Verte pour les jeunes, financièrement accessible et valable dans tout le canton de Neuchâtel », ainsi que de la motion [10.157](#) et de la recommandation [21.148](#).

Le traitement de ce rapport ainsi que des objets présentés ci-après s'est étendu sur les législatures 2017-2021, 2021-2025 et 2025-2029, principalement en raison du doute subsistant autour de la constitutionnalité de l'initiative. Ce doute a amené la commission à suspendre ses travaux, le temps que le Tribunal fédéral se prononce sur une initiative similaire dans le canton de Fribourg.

Le 31 mars 2023, le Tribunal fédéral a rendu l'arrêt [1C_393/2022](#) confirmant la nullité de l'initiative populaire fribourgeoise « Pour la gratuité des transports publics ». Cet arrêt faisant jurisprudence pour les autres cantons ayant à se prononcer sur des textes similaires, la commission, après analyse de plusieurs avis de droit s'agissant de la constitutionnalité de ce type d'initiatives, a décidé d'adopter un projet de décret modifiant le décret concernant la recevabilité matérielle de l'initiative législative populaire neuchâteloise « Pour des transports publics gratuits ». Néanmoins, une majorité de la commission ne souhaitant pas se prononcer sur l'irrecevabilité de l'initiative avant de pouvoir livrer une proposition solide répondant aux préoccupations exprimées par les initiant-e-s, les travaux se sont poursuivis. Cette volonté s'expliquait principalement par le fait que, selon une partie des commissaires, l'initiative neuchâteloise présente un caractère particulier dans la mesure où, contrairement à l'initiative populaire fribourgeoise, elle est rédigée en termes généraux, ce qui implique, pour le Tribunal fédéral, une prise en compte accrue du principe « *in dubio pro populo* ». Par ailleurs, la validation récente d'une autre initiative présentant un doute – validation rendue possible grâce à l'application de ce même principe – renforçait le malaise de ces commissaires à l'idée d'invalidier, en l'espèce, une initiative populaire (*cf. rapport* [24.027](#)).

Néanmoins, en février 2025, constatant qu'elle ne parviendrait pas à la fin de ses travaux avant l'échéance de la législature 2021-2025 et par égard pour les initiant-e-s, la commission est revenue sur son intention de ne produire qu'un seul rapport et a finalement décidé de publier un rapport intermédiaire déclarant l'irrecevabilité de l'initiative², tout en s'engageant à poursuivre les travaux.

1. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission Transports publics a traité du rapport [21.003](#) « Transports publics gratuits » au cours de 22 séances, tenues entre mars 2021 et mars 2026. Le chef du

¹ [Rapport du Conseil d'État 18.032 du 22 août 2018, Initiative « Pour des transports publics gratuits ».](#)

² [Rapport de la commission Transports publics 21.003 du 5 mars 2025.](#)

Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), puis la cheffe du Département de la sécurité, de la digitalisation et de la culture (DSDC), le chef du service des transports (SCTR) et son adjoint, le chef du service des contributions (SCCO), la cheffe du service juridique (SJEN) et des juristes ont participé aux travaux. Des membres du comité d'initiative ont été auditionnés en mai 2021.

Bien qu'elle ait finalement identifié l'initiative comme étant irrecevable, souhaitant pouvoir attester de l'écoute des revendications du comité d'initiative, la commission a successivement examiné : un projet de recommandation, un projet de motion, un projet de loi, un projet de décret modifiant la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE) visant à proposer la gratuité ou des rabais sur les transports publics à certaines catégories de la population, afin de rester conforme au droit fédéral, et finalement un projet pilote, également sous forme de projet de décret (crédit d'engagement). Ces propositions ont fait l'objet de longs débats et soulevé de nombreuses questions liées aux coûts des différentes mesures envisagées, aux catégories ou au pourcentage maximum de la population pouvant bénéficier de ces mesures, ou encore à la forme qu'elles pourraient prendre (système de Rail-bons ou Rail-Checks). Le département y a répondu de manière détaillée dans plusieurs notes transmises et présentées à la commission.

Parallèlement, la commission a aussi examiné les deux pétitions « Insertion d'un tarif étudiant dans les TRN et rajout d'horaires nocturnes » et « Création d'un abonnement Onde Verte pour les jeunes, financièrement accessible et valable dans tout le canton de Neuchâtel », la motion 10.157 et la recommandation 21.148, ainsi que les postulats [07.139](#) et [18.108](#), venus s'ajouter aux objets examinés par la commission, sur proposition du département.

2. OBJETS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION ET DONT ELLE PROPOSE LE CLASSEMENT

2.1. PÉTITIONS

Le 11 septembre 2014, les jeunes parlementaires de la Session des jeunes ont accepté les pétitions suivantes, respectivement par 95 voix contre 12 et 8 absentions, et par 64 voix contre 41, et 10 abstentions.

Pétition « Insertion d'un tarif étudiant dans les TRN et rajout d'horaires nocturnes »

- *Insertion d'un tarif étudiant pour les transports publics neuchâtelois qui concerne les personnes âgées de 16 à 25 ans.*
- *Révision des horaires nocturnes, avec des rajouts de trains et de bus le vendredi et le samedi soir, notamment pour les régions mal desservies.*

Première signataire : Thérèse Laubscher.

Autres signataires : Danaé Bregnard, Bahia Mokeddem, Saruga Thanasingam et Alexandre Cattin.

Pétition « Création d'un abonnement Onde Verte pour les jeunes, financièrement accessible et valable dans tout le canton de Neuchâtel »

À partir de 16 ans, dans les transports publics, les adolescents payent comme des adultes, à l'exception des abonnements Onde Verte. Or, un salaire d'apprenti n'est pas comparable à celui d'un adulte, et un étudiant a un très faible revenu lié à ses petits jobs éventuels. Même avec le demi-tarif ou en utilisant un abonnement Onde Verte Junior (également très cher), les prix des transports publics sont clairement trop élevés. 16 ans, c'est aussi l'âge où se prennent les habitudes en matière de mobilité et où on a envie de découvrir son canton.

Notre pétition demande au Grand Conseil de permettre aux jeunes de 16 à 25 ans de se déplacer dans tout le canton de Neuchâtel, en transports publics, à un prix raisonnable. Elle a trois objectifs principaux :

- inciter les jeunes à utiliser les transports publics au lieu de la mobilité individuelle ;*
- montrer aux jeunes, par la pratique, que les transports publics sont le meilleur moyen de se déplacer ;*
- rapprocher les différentes régions de notre canton en favorisant les déplacements inter-régions.*

Au niveau du principe, nous pensons qu'il faut travailler avec l'abonnement Onde Verte. L'idéal serait que le prix de l'abonnement 2 zones actuel de 459 francs soit valable pour l'ensemble du canton. Actuellement, l'abonnement pour tout le canton coûte 1'062 francs, l'économie est donc très importante. Ce ne serait plus un problème d'étudier à Neuchâtel en habitant à La Chaux-de-Fonds ou inversement. Nous croyons aussi vraiment que cette possibilité de se déplacer dans l'ensemble du canton va aider à rapprocher les habitants des différentes régions.

Première signataire : Sophie Burri.

Autres signataires : Aurore Bavaud, Pauline Hämmerli et Tatiana Nussbaum.

Ces pétitions avaient d'abord été renvoyées à la commission des pétitions et des grâces pour traitement. Au cours de la session des 18 et 19 février 2015, le Grand Conseil a toutefois refusé les conclusions de ladite commission, présentées dans le rapport [15.601](#) portant la mention « Pétition – Tarifs étudiants et horaires des transports publics ».

À la demande de la commission des pétitions et des grâces, le bureau du Grand Conseil avait ensuite décidé de nommer une commission temporaire *ad hoc*, la commission Pétitions transports, pour traiter les deux pétitions susmentionnées. Cette dernière a rendu un [rapport intermédiaire](#), annonçant la suspension de ses travaux « (...) dans l'attente de décisions qui interviendront ultérieurement. Ces dernières concernent notamment le rezonage Onde Verte annoncé pour 2017 et les décisions des Chambres fédérales au niveau des financements FAIF et FORTA à l'horizon 2019 ainsi que les investissements qui pourraient en découler. Cette option s'explique aussi vu l'impossibilité immédiate de répondre positivement aux pétitionnaires et motionnaire par des mesures concrètes jugées acceptables sur le plan financier. » Les travaux de la commission Pétition transports n'ayant pas repris dans l'intervalle, elle a été dissoute par le bureau du Grand Conseil qui, lors de sa séance du 11 février 2021, a décidé de transmettre ces deux pétitions à la commission Transports publics (TP).

Les pétitionnaires ayant déjà été entendu-e-s par la commission des pétitions et des grâces, la commission TP n'a pas jugé utile de les réinviter. L'historique du traitement des pétitions a cependant été brièvement rappelé en séance.

Les commissaires ont posé plusieurs questions relatives aux pétitions, auxquelles le département a répondu. Des tables des taux de couverture des lignes de transport régional voyageurs (TRV) et de transport urbain (TU), ainsi que des explications sur les exigences de l'Office fédéral des transports (OFT) en matière d'offre du TRV ont également été transmises à la commission.

Le Conseil d'État a argumenté en faveur du classement des pétitions. De son point de vue, les trois mesures intégrées au Plan climat cantonal³ constituent en effet une avancée suffisante en faveur de l'attractivité des tarifs des TP pour les jeunes.

Sensible aux préoccupations exprimées par les pétitionnaires, la commission a décidé de

³ Mesure « rabais supplémentaire sur l'abonnement Junior (R9) », mise en œuvre en décembre 2023, et mesures « harmonisation des règles du billet court parcours (R10) » et « baisse du plafond toutes zones à 4 zones (R10) », entrées en vigueur respectivement en décembre 2024 et en janvier 2025.

les inclure dans ses réflexions lors de l'examen des différentes propositions étudiées dans le cadre de ses travaux et du projet pilote présenté ci-après.

2.2. MOTION PATRICK HERRMANN 10.157 « UN ABONNEMENT ONDE VERTE POUR LES ÉLÈVES DES ÉCOLES »

Lors du suivi des objets en suspens effectué annuellement, le DDTE a proposé d'intégrer le traitement de la motion [10.157](#) dans le cadre des travaux de commission. La commission s'est donc saisie de la motion, dont il est rappelé que le classement avait été refusé par 54 voix contre 53 lors de la session du Grand Conseil des 17 et 18 février 2015. Comme pour les pétitions, le Conseil d'État a argumenté en faveur du classement de la motion 10.157, estimant que les trois mesures intégrées au Plan climat cantonal constituent une avancée suffisante en faveur de l'attractivité des tarifs des TP pour les jeunes.

La commission entend répondre à la motion par le biais de son projet pilote.

2.3. RECOMMANDATION DE LA COMMUNE DE CRESSIER « INITIATIVE COMMUNALE DEMANDANT UNE MODIFICATION DU SYSTÈME DE ZONES ET DE TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS ONDE VERTE DU CANTON DE NEUCHÂTEL »

Toujours dans le cadre du suivi des objets en suspens, le DDTE a proposé que le classement de la recommandation de la commune de Cressier [21.148](#), du 18 mars 2021, soit proposé par la commission Transports publics dans le cadre de son rapport.

Le Conseil d'État a également plaidé en faveur du classement de la recommandation, estimant que les mesures du contre-projet à l'initiative populaire adoptées dans le cadre du Plan climat répondent à la recommandation.

La commission entend répondre à la motion par le biais de son projet pilote.

2.4. POSTULAT 07.139 « DE LA TAXE AUTO À UNE TAXE MOBILITÉ »

Dans le même esprit que les objets précédents, la commission a pris en compte, dans le cadre de ses réflexions, le postulat [07.139](#).

2.5. POSTULAT 18.108 « ONDE VERTE, LIGNE ROUGE »

Enfin, la commission a examiné le postulat [18.108](#), dans le même esprit que les objets précédents.

3. PROPOSITIONS ÉCARTÉES PAR LA COMMISSION

En préambule, il convient de mentionner les différentes étapes qui ont amené la commission à proposer le projet pilote ci-après.

3.1. PROJET DE RECOMMANDATION

À la suite de la décision d'irrecevabilité de l'initiative et en réponse aux objets mentionnés ci-avant, la commission a examiné un projet de recommandation demandant au Conseil

d'État de renforcer le contrôle du respect de l'article 27 du [règlement général d'application de la loi sur les contributions directes](#) (RELCdir). Celui-ci prévoit que les contribuables ne peuvent déduire des frais de déplacement en véhicule privé que s'ils et elles justifient de la nécessité d'y recourir. Or, dans la pratique, ce contrôle semble lacunaire.

Le service des contributions (SCCO) ainsi que son département de tutelle de l'époque ont été consultés sur la mise en œuvre de cette exigence. Il en est ressorti que :

- sur 68'000 contribuables actifs, seuls 53'000 déduisent des frais de déplacement, dont 33'000 en véhicule privé ;
- en cas de déclaration de frais de déplacement en véhicule, le SCCO effectue déjà divers contrôles : possession d'un véhicule, distance domicile-travail, compatibilité des horaires de transports publics avec l'emploi et validité des frais déclarés ;
- avec le télétravail et la réforme fiscale de 2022, ces déductions ont déjà été réduites ;
- une demande systématique de justificatifs pourrait être problématique juridiquement et administrativement.

Considérant les explications apportées comme satisfaisantes, la commission a renoncé à proposer formellement une recommandation.

3.2. PROJET DE MOTION

Une motion, initialement déposée par les groupes socialiste et VertPOP, proposait la distribution d'un Rail-Check couvrant le coût de l'abonnement annuel « Onde Verte 5 zones » pour les écolier-ère-s, étudiant-e-s et apprenti-e-s jusqu'à 25 ans, ainsi que pour les personnes âgées bénéficiant de prestations complémentaires (PC).

Le Conseil d'État a mis en doute la conformité de cette volonté au droit fédéral. Toutefois, des exemples cantonaux, comme celui du Valais, montrent qu'un subventionnement partiel reste possible. Les débats ont mis en avant :

- la nécessité de différencier les notions de « réduction de tarifs » et de « gratuité », cette dernière étant contraire au droit fédéral, ainsi que « écolier-ère-s » et « jeunes jusqu'à 25 ans », la gratuité des TP pour les écolier-ère-s étant autorisée par le droit fédéral à condition qu'ils soient considérés comme transport scolaire ;
- l'inégalité entre les communes, puisque certaines communes financent déjà des abonnements pour les élèves ;
- le rôle du canton dans la formation postobligatoire et la nécessité d'un soutien accru aux étudiant-e-s.

Aux termes des discussions, la commission a décidé de renoncer à la proposition formelle d'une motion, au profit d'un projet de loi, permettant une base légale plus solide.

3.3. PROJET DE LOI

En remplacement de la motion, un projet de loi a été proposé par les groupes socialiste et VertPOP, visant à inscrire dans la [loi sur les transports publics](#) (LTP) la possibilité de subventionner intégralement un abonnement « Onde Verte » pour les élèves, étudiant-e-s, apprenti-e-s et personnes âgées bénéficiaires de prestations complémentaires (PC). Le financement serait partagé entre le canton et les communes.

Le Conseil d'État a exprimé les réserves suivantes :

- l'organisation des transports scolaires dans le cadre de l'école obligatoire relève des communes ; concernant le paiement des TP en faveur des étudiant-e-s, le Conseil d'État trouve inadéquat de vouloir reporter des charges communales au niveau cantonal, le canton conférant plus de 10 millions de francs aux communes suite à [l'initiative sur les charges géotopographiques](#) ;

- la subvention toucherait 39'000 personnes, soit environ un quart de la population cantonale, ce qui serait trop large au regard du droit fédéral ;
- une augmentation du nombre d'usager-ère-s nécessiterait un développement du réseau et engendrerait des coûts supplémentaires trop importants pour le canton. Une analyse des coûts a estimé la mesure à environ 45 millions de francs ;
- le financement des transports publics repose actuellement sur un fonds subventionné à 60% par le canton et 40% par les communes (pot commun). Une redistribution des subventions en faveur des abonnements risquerait d'affecter les financements fédéraux et la pérennité des infrastructures ;
- un rabais plutôt qu'une gratuité serait plus compatible avec le droit fédéral et limiterait l'impact financier.

Un avis de droit du SJEN a conclu que le projet de loi, en l'état, n'était pas recevable, car assimilable à une gratuité interdite par la Constitution fédérale. En revanche, des mesures ciblées, telles que celles proposées par la Ville de Neuchâtel pour les bénéficiaires de PC et les personnes en situation de handicap, pourraient être recevables.

Face aux arguments avancés par le Conseil d'État, plusieurs options et variantes ont été discutées et examinées, sans que la commission parvienne à un consensus. Sur la forme toutefois, la commission a estimé qu'un décret modifiant la [Constitution de la République et Canton de Neuchâtel](#) (Cst. NE) permettrait de ne pas se perdre dans les modalités techniques et de financement avant de connaître la réponse populaire à ce projet. En effet, sur le plan démocratique, cette option permettrait à la population de se prononcer sur une solution alternative à l'initiative déposée il y a six ans. Le débat concernant le financement pourrait intervenir dans un second temps. À l'unanimité, la commission a décidé d'abandonner le projet de loi au profit de cette nouvelle approche.

3.4. PROJET DE DÉCRET

Compte tenu des blocages insolubles rencontrés par la commission jusqu'ici, il a été décidé de retenir une proposition intermédiaire, qui n'accorderait pas la totale gratuité et ne concernerait qu'une certaine catégorie de la population : un projet de décret modifiant la Cst. NE (subventions des transports publics pour les jeunes et les bénéficiaires de prestations complémentaires) demandant que le canton et les communes subventionnent les deux tiers du prix de l'abonnement de transports publics pour les mineur-e-s et les jeunes en formation jusqu'à 25 ans ainsi que pour les bénéficiaires de PC.

Des échanges nourris ont eu lieu entre les commissaires, les groupes rencontrant des divergences principalement autour des éléments suivants : l'inclusion, ou non, des bénéficiaires de PC, les catégories de jeunes concernés (tous les jeunes de moins de 25 ans ou seulement ceux en formation), le montant de la réduction (gratuité totale, 50% ou deux tiers) et le moyen d'accorder les réductions (financement direct ou Rail-bons).

Après de longs débats et en l'absence de consensus portant sur les éléments mentionnés ci-dessus, la commission a décidé, au début de la législature 2025-2029, d'examiner la possibilité de proposer un projet pilote, convaincue qu'une solution limitée dans le temps permettrait de répondre à la principale difficulté liée à une mesure en matière de transports publics : l'évaluation des coûts.

**4. PROPOSITION RETENUE PAR LA COMMISSION :
PROJET DE DÉCRET PORTANT OCTROI D'UN CRÉDIT
D'ENGAGEMENT DE 14,5 MILLIONS DE FRANCS
POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET PILOTE RELATIF
AU SUBVENTIONNEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS
(1 FRANC PAR JOUR POUR LES JEUNES DE MOINS DE 25 ANS,
SUR DEUX ANNÉES SCOLAIRES)**

4.1. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Entre juillet 2025 et mars 2026, toujours soucieuse de prendre en considération les revendications des signataires de l'initiative populaire et dans l'objectif de trouver un large consensus devant le Grand Conseil, la commission a examiné, sur proposition de la cheffe de département, la possibilité de mettre en place un projet pilote. Ce dernier vise à mieux cerner le comportement des futur-e-s bénéficiaires et à affiner l'évaluation des coûts, ces derniers étant actuellement difficiles à estimer, notamment en raison de l'effet d'aubaine. À l'issue de la phase de test, une décision sera prise s'agissant de l'éventuelle pérennisation des mesures.

Durant l'examen des différentes variantes envisagées, des échanges nourris ont eu lieu entre les commissaires, les groupes rencontrant des divergences autour de l'inclusion ou non des bénéficiaires de prestations complémentaires (ci-après : PC), du montant de la réduction pour les abonnements de deux à cinq zones (gratuité totale, 50% ou deux tiers) ainsi que concernant la durée du projet pilote (deux ou trois ans).

4.2. CONSULTATION

Compte tenu des implications du projet, un projet de rapport a été soumis en consultation officielle entre le 6 novembre et le 18 décembre 2025. Ont été consultées l'Association des communes neuchâteloises (ACN) ainsi que toutes les communes neuchâteloises. Pour cette consultation, la commission a retenu deux scénarios.

Variante 1 : 50% de rabais pour les jeunes en formation de moins de 25 ans (sur tous les abonnements, notamment l'abonnement 5 zones), sur trois années scolaires.

Variante 2 : abonnement Onde Verte 5 zones pour 1 franc par jour, soit au tarif de 365 francs par année, pour les jeunes en formation de moins de 25 ans (soit par rapport au tarif actuel, un rabais de 69% sur les abonnements 5 zones et de 66% sur les autres abonnements) et 50% de rabais pour les bénéficiaires de PC, sur deux années scolaires. La tarification choisie permet une communication facilitée et attractive autour du concept « mon canton pour 1 franc par jour ».

Une majorité des communes ainsi que l'ACN se sont déclarées favorables à la variante 2, « 1 franc par jour », estimant que la variante 1 correspond déjà aux pratiques de la majorité des communes et n'apporterait que peu de changements par rapport à la situation actuelle.

Il est également ressorti de la consultation qu'une grande majorité des communes souhaite une harmonisation des subventions.

Plusieurs communes ont relevé que l'extension du dispositif aux jeunes de moins de 25 ans, sans condition de formation, devait être envisagée. Elles estiment que de nombreux jeunes actifs ou en transition professionnelle disposent de moyens limités tout en dépendant fortement des transports publics. L'inclusion des jeunes hors formation est essentielle, car le potentiel de transfert modal y est le plus élevé, les jeunes en formation disposant déjà majoritairement d'un abonnement. Sans cela, la mesure serait davantage sociale qu'incitative. La commission a tenu compte de ces arguments lors de ses réflexions portant sur le projet final qu'elle propose au Grand Conseil.

Plusieurs communes ont relevé que la réflexion sur les rabais devait être étendue à une réflexion sur les zones et les tarifs. De même, la politique de subventions proposée par le canton ne doit en aucun cas conduire à une baisse de la qualité du service de transport (maintien de cadences élevées et de leur développement, dessertes élargies, matériel roulant moderne et confortable, etc.).

4.3. DÉCISION DE LA COMMISSION

À l'issue de la consultation et à la suite de nouvelles discussions menées dans un esprit de compromis, la commission a finalement choisi de privilégier un projet visant exclusivement la jeunesse. En effet, la gauche de l'hémicycle souhaitait intégrer les bénéficiaires de PC afin de renforcer l'accessibilité des transports publics à des populations particulièrement vulnérables. La droite, quant à elle, s'est opposée à cette intégration qui, à ses yeux, constitue une mesure sociale et non de politique de mobilité. Elle est cependant restée ouverte à l'inclusion de tous les jeunes. Dès lors, et afin de trouver un compromis viable, la commission a écarté les bénéficiaires de PC du projet au profit d'un élargissement de la mesure à l'ensemble des jeunes de moins de 25 ans.

La commission propose ainsi le concept « mon canton pour 1 franc par jour » (rabais de 69% pour les abonnements 5 zones et de 66% pour les autres abonnements), sur une période de deux ans pour tous les jeunes, qu'ils soient en formation ou non, jusqu'à 25 ans. Les détenteurs d'un abonnement général bénéficient de la même réduction que les abonnements 5 zones. Les titulaires d'abonnements modulables (abonnements de parcours entre deux villes incluant également une ou plusieurs communautés tarifaires régionales) bénéficient du rabais sur les zones couvertes par Onde Verte.

Le projet vise à favoriser le report modal, à faciliter l'accessibilité aux centres de formation centralisés et aux zones de loisirs et à alléger la charge financière pesant sur les familles.

Les considérations présentées dans le chapitre suivant ont mené à cette décision.

4.4. CONSIDÉRATIONS DE LA COMMISSION

4.4.1. Chiffrage financier des différentes variantes

Le bureau d'ingénieurs Rapp AG, spécialiste reconnu des questions tarifaires au niveau suisse, a été mandaté par le service des transports (SCTR) afin d'évaluer le montant de la subvention cantonale en fonction des variantes souhaitées par la commission. Les données statistiques et le chiffre d'affaires d'Onde Verte 2023 ont servi de base aux calculs.

Pour chaque variante envisagée, plusieurs scénarios ont été évalués en fonction d'hypothèses de consommation des abonnements par chaque catégorie de clientèle visée (jeunes en formation, PC, etc.). Le scénario « surconsommation de zones » a été retenu. L'hypothèse posée est la suivante :

- les abonné-e-s actuel-le-s de 2 à 4 zones achèteront une zone supplémentaire ;
- les détenteur-trice-s d'un abonnement de 5 zones et plus recensé-e-s à ce jour se verront appliquer le rabais de 69% ;
- une partie des usager-ère-s achetant actuellement des billets et des cartes multicourses opteront pour des abonnements.

Il s'agit bien sûr d'hypothèses de calcul pour estimer les coûts. Le comportement réel des usager-ère-s n'étant à ce stade pas connu.

La proposition retenue par la commission a été estimée aux montants suivants.

Le coût brut annuel pour les collectivités publiques neuchâteloises serait d'environ 7,25 millions de francs, soit un coût total d'environ 14,5 millions de francs sur deux ans

(l'estimation financière se base sur les recettes 2023 de la communauté tarifaire Onde Verte avec prise en compte de l'élasticité induite par la réduction tarifaire).

Vu la répartition légale des coûts des transports publics entre le canton et les communes (pot commun, *cf. chapitre 4.4.3*), la participation nette à charge du canton s'élèverait à environ 8,7 millions de francs pour deux ans (montant déterminant pour le vote du Grand Conseil).

Le montant net à charge des communes s'élèverait, lui, à environ 5,8 millions de francs pour deux ans.

Le surcoût engendré par l'application de cette mesure pour les jeunes qui ne sont pas en formation est estimé à 900'000 francs par an (montant compris dans le coût total mentionné ci-dessus). L'estimation tient compte des taux de pénétration des abonnements, très différents qu'il s'agisse de jeunes en formation (45%) ou de jeunes ne suivant aucune formation (16%). L'hypothèse est que le taux de 16% progresse grâce aux rabais proposés.

Les subventions émises actuellement par les communes pour les jeunes en formation (environ 2,2 millions de francs par an) et les mesures tarifaires du Plan climat (842'000 francs) ne sont pas déduites.

4.4.2. Durée du projet pilote

Une partie des commissaires considèrent qu'une durée de deux ans (deux années scolaires) suffirait pour tirer les enseignements nécessaires et décider ensuite de la pérennisation du projet. D'autres commissaires privilégient plutôt une durée de trois ans (trois années scolaires), estimant qu'elle offrirait de meilleures garanties quant à l'atteinte des objectifs fixés. Si le département reconnaît que la durée reste un choix politique, toutes et tous estiment pertinent de mener l'observation sur des années scolaires afin de tenir compte des flux inhérents aux rentrées scolaires.

À l'issue des discussions et de la consultation, dans un souci de compromis et de limitation des coûts, la commission a retenu une durée de deux années scolaires. Un démarrage du projet est visé pour le début de l'année scolaire 2026-2027. La décision de pérenniser ou non le projet pilote devant être prise au cours de la deuxième année déjà (année scolaire 2027-2028), une communication soutenue sera nécessaire, afin que l'offre soit bien connue de la population dès son lancement.

4.4.3. Financement et répartition canton-communes

Deux possibilités de financement ont été examinées :

- une prise en charge des coûts du projet pilote à 100% par le canton ;
- un financement selon la clé de répartition ordinaire des coûts entre le canton et les communes (60%-40%), conformément à l'article 29, alinéa 1, LTP. Cette approche permettrait de réduire l'investissement du canton, tout en renforçant l'implication des communes dans l'objectif de report modal.

Dans le premier cas de figure, les communes, qui actuellement accordent des subventions à leurs administré-e-s, se verraient soulagées de ces montants sur la période concernée. Dans le deuxième cas de figure, le coût du projet pilote serait équitablement et solidairement réparti entre l'ensemble des communes, favorisant ainsi une harmonisation des pratiques en matière de subventions (la problématique de la grande disparité des subventions communales a été soulevée par plusieurs communes lors de la consultation).

En cas de financement par le pot commun, la répartition ne serait pas profondément modifiée pour les communes accordant déjà des subventions. Les charges annuelles concernées resteraient supportables pour les communes, sachant que le pot commun représente environ 90 millions de francs, auxquels s'ajoutent près de 30 millions de francs de la Confédération, tout en renforçant l'implication des communes dans l'objectif de

report modal et d'accessibilité aux transports publics dans un canton qui se profile comme un territoire uni.

Dans les deux scénarios, rien n'empêcherait les communes qui le souhaitent de contribuer davantage, dans le respect de leur autonomie, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Après discussion, une majorité de la commission, tout comme le Conseil d'État, s'est prononcée en faveur de la solution du pot commun, tout du moins pendant la durée du projet pilote, malgré les réticences exprimées par une minorité de communes lors de la consultation.

4.4.4. Montant du rabais accordé

S'agissant du montant du rabais, une partie de la commission estime qu'un rabais supérieur à 50% engendrerait des coûts trop importants pour le canton. Certains commissaires considèrent au contraire qu'un rabais de 50% n'est pas satisfaisant, puisqu'il correspond déjà à ce que certaines communes offrent actuellement. Cette mesure ne serait donc pas suffisamment incitative et ne permettrait pas de favoriser le report modal. Cette analyse a par ailleurs été partagée par un certain nombre de communes lors de la consultation. De plus, ce niveau d'aide reste très éloigné de l'initiative, qui prévoyait la gratuité totale. Ces commissaires souhaitaient dès lors dépasser le rabais de 69% envisagé et proposer une réduction de 80%.

Face aux inquiétudes exprimées par les groupes de droite, qui redoutent qu'un rabais trop élevé, combiné aux subventions déjà octroyées par certaines communes, n'aboutisse à une gratuité quasi totale et ne génère un important effet d'aubaine, le département a rappelé que l'enjeu résidait dans la recherche d'un juste équilibre : une mesure trop généreuse risquerait de détourner l'objectif principal qu'est le transfert modal, tandis qu'une mesure insuffisamment attractive ne susciterait pas l'adhésion attendue.

En retenant la variante présentée ci-dessus (*cf. chapitre 4.3*), les groupes ont chacun consenti à un compromis.

4.4.5. Catégories de personnes concernées

S'il a été établi dès le début des discussions que les jeunes en formation de moins de 25 ans doivent bénéficier des mesures, l'inclusion des bénéficiaires de PC a, en revanche, fait l'objet de débats nourris.

Une partie des commissaires estiment inadéquat d'avantager les bénéficiaires de PC alors qu'il existe toute une part de la population percevant un revenu très modeste mais à peine trop élevé pour bénéficier des PC. Ils et elles estiment préférable de se focaliser sur les jeunes en formation de moins de 25 ans, dans le but d'aider les familles et les personnes actives, de renforcer indirectement la domiciliation et de fidéliser les jeunes en les habituant à prendre les transports publics (investissement sur le long terme). Ils et elles soulignent que la question de l'inclusion des bénéficiaires de PC pourrait être rediscutée à l'issue du projet pilote, lorsque ses effets auront été mesurés.

L'argument, partagé par plusieurs communes, selon lequel l'inclusion des bénéficiaires des PC relèverait davantage de la politique sociale que de la politique des transports a également été soulevé.

D'autres souhaitent au contraire inclure les bénéficiaires de PC dans le projet. En effet, les commissaires de gauche ont souligné à plusieurs reprises que, si l'une des finalités du projet est de favoriser le report modal, l'objectif visant à améliorer l'accessibilité aux transports publics pour des populations particulièrement vulnérables et sensibles revêt une importance tout aussi majeure et constitue, à leurs yeux, un élément essentiel du projet. Ils et elles précisent que les retraité-e-s bénéficiaires de PC peinent à vivre dignement et s'opposent à l'argument selon lequel ces personnes seraient « avantagées » par rapport aux personnes à revenu modeste en raison d'une subvention. Ils et elles estiment que l'argument pourrait être utilisé dans n'importe quelle situation où

une catégorie de personnes (y compris les jeunes) bénéficie d'une aide. Certain-e-s commissaires jugent qu'il serait justement intéressant de profiter de la mise en place du projet pilote pour mesurer l'impact de la mesure sur cette catégorie de personnes.

À noter que la Caisse de compensation a confirmé l'absence d'aide spécifique pour les transports, à l'exception de celle prévue pour les bénéficiaires devant se déplacer pour raisons médicales.

Après négociations, dans l'optique d'arriver à un compromis, les commissaires de droite ont consenti à accepter un rabais plus élevé que 50%. En contrepartie, les commissaires de gauche ont, à regret, accepté de renoncer à inclure les bénéficiaires de PC, à condition que tous les jeunes de moins de 25 ans, et pas uniquement ceux en formation, bénéficient de la mesure, estimant que ces derniers constituent un public cible particulièrement pertinent, cette extension constituant la seule concession possible à ce stade des discussions.

4.4.6. Objectifs visés par le projet pilote : report modal et accessibilité des transports publics

Dès le début des discussions, une partie de la commission a souhaité que le débat ne porte pas uniquement sur des questions financières, puisque que le projet vise, notamment, à favoriser le report modal. En effet, dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique, il est important de mettre en place des mesures qui permettent de changer les habitudes de mobilité en faveur de l'utilisation des transports publics. Il est rappelé que le dérèglement climatique a d'importants impacts financiers qu'il faut prendre en compte pour l'évaluation financière des mesures envisagées.

Certain-e-s commissaires ont rappelé que les conséquences du changement climatique génèrent en effet d'importantes charges, mais que malheureusement les projets proposés ne permettront pas de les réduire. Ces deux éléments ne peuvent donc pas être corrélés.

Tout au long des travaux, les commissaires de gauche ont rappelé que si le report modal constitue l'un des objectifs du projet, il n'est pas le seul. En effet, l'autre objectif fondamental doit être de faciliter l'accès aux transports publics aux catégories de personnes vulnérables ou sensibles, que ce soient les jeunes ou les bénéficiaires de PC. La dimension sociale du projet ne doit pas être occultée au profit du seul objectif du report modal, en particulier si l'on se réfère au développement durable, l'aspect social en constituant une composante à part entière.

En décidant finalement de concentrer le projet sur tous les jeunes de moins de 25 ans, la commission est consciente que le public visé, souvent à revenu modeste, n'est pas celui dont les habitudes de mobilité vont changer de la manière la plus significative, puisqu'il utilise déjà peu la voiture (public captif). Cet avis est par ailleurs partagé par certaines communes, qui soulignent que les propositions de la commission relèvent plus de la politique sociale et familiale que de la politique des transports et qu'elles n'auront sans doute pas un grand impact sur le report modal. La commission est toutefois convaincue que le projet permettra d'instaurer de bonnes habitudes chez les jeunes, qui auront des effets sur le long terme. Le concept « 1 franc par jour » pour les 5 zones permettra aux jeunes de se déplacer aussi bien pour les loisirs que pour l'école (accès facilité aux centres de formation) et c'est précisément cela qui va encourager une adoption durable des transports publics, tout en allégeant la charge financière pesant sur les familles.

4.4.7. Critères d'évaluation en vue d'une pérennisation du projet

Si les commissaires ont souhaité que les objectifs du projet pilote soient clairement énoncés, ils ont également voulu définir les critères d'évaluation, afin de permettre une décision éclairée sur sa pérennisation à l'issue de la phase test.

La fréquentation des transports publics est suivie par des comptages automatiques de la part des entreprises de transport concessionnées (ETC). Le seul critère de la fréquentation ne permet pas de diagnostiquer l'effet du rabais (les effets d'amélioration

d'offre impactent également directement la fréquentation). Les critères d'évaluation suivants sont proposés :

- nombre d'abonné-e-s jeunes annuel-le-s supplémentaires ;
- nombre d'abonnements Junior ;
- nombre d'abonné-e-s jeunes mensuel-le-s qui sont passé-e-s à l'abonnement annuel ;
- évolution des ventes en termes de nombre de zones achetées.

Un sondage permettra d'identifier les raisons pour lesquelles certaines personnes n'auront pas profité de la mesure. Le département a également souligné qu'une attention particulière sera portée à la communication et à la promotion du projet.

La commission a exprimé le souhait d'intégrer des indicateurs relatifs au report modal, afin d'évaluer les effets de la mesure sur les autres modes de transport, notamment sur le taux de motorisation (mobilité individuelle).

Le département a précisé qu'il travaillait actuellement à la définition des critères à retenir. Il a indiqué qu'un [micro-recensement](#) est réalisé tous les cinq ans et que le service des transports (SCTR) s'appuiera sur ces données pour mesurer les impacts de la mesure et établir les critères d'évaluation.

À l'issue des échanges, la commission a convenu d'attendre les premiers résultats des travaux menés par le SCTR avant de reprendre la discussion sur les critères d'évaluation.

4.4.8. Mise en œuvre des mesures

Face aux interrogations des membres de la commission, le département a précisé que les rabais ne prendront pas la forme d'une réduction tarifaire, mais seront accordés sous forme de subventions (« Rail-bons » ou « Rail-Checks »), afin d'éviter une baisse des taux de couverture et un impact sur les subventionnements fédéraux. Les bénéficiaires recevront des bons disponibles sur le guichet unique, à faire valoir aux points de vente des entreprises de la communauté tarifaire Onde Verte. Les modalités exactes doivent encore être définies et une solution pour les personnes ne maîtrisant pas les outils numériques devra être trouvée.

En réponse à une question d'un membre de la commission concernant la capacité du réseau à absorber une hausse du nombre d'usager-ère-s, le département a répondu qu'il ne prévoyait pas de problème de capacité des véhicules actuellement utilisés, y compris dans les zones périurbaines et rurales.

4.4.9. Recevabilité matérielle du projet de décret

Suite, notamment, à la jurisprudence du Tribunal fédéral, le service juridique (SJEN) estime qu'il est désormais clair que la gratuité totale des transports gratuits est contraire à l'article 81a, alinéa 2, de la [Constitution fédérale de la Confédération suisse \(Cst.\) du 18 avril 1999](#), lequel impose que les coûts des transports publics soient couverts dans une proportion raisonnable par les prix payés par les utilisatrices et utilisateurs (*cf. notamment arrêt du TF 1C_393/2022 consid. 4, avis de droit du professeur Peter Hänni du 25 mars 2021, ch. VI, p. 11 s. et avis de droit du professeur Stéphane Grodecki du 24 août 2022, pages 5 et 7*). A contrario, il ressort dudit arrêt du Tribunal fédéral qu'une gratuité partielle ou l'instauration de tarifs réduits ou solidaires sont conformes à la Constitution fédérale (*cf. arrêt du TF précité, consid. 4*). De plus, conformément à l'avis de droit commandé par l'Office fédéral des transports (OFT) et rendu par le professeur Dr. F. Uhlmann et l'avocate J. Bukovac le 4 février 2022, du point de vue du droit constitutionnel, la gratuité des transports pour les jeunes et les personnes en âge de l'AVS est interdite, mais pas les avantages considérables (*cf. p. 21, N 54*). Ces derniers considèrent en effet que, d'après l'article 81a, Cst., les utilisatrices et utilisateurs ne doivent pas bénéficier de services de transports publics gratuits, mais que le prix ne doit pas non plus être trop élevé afin de ne pas porter atteinte à l'offre de transports publics. Ainsi, la gratuité totale des transports publics ne paraît pas possible en application de l'article constitutionnel, mais la réduction des prix est en revanche souhaitée (*cf. p. 12, N 29*).

L'OFT, à la demande du SCTR, s'était alors penché sur l'une des pistes examinées par la commission prévoyant une subvention des deux tiers du prix de l'abonnement, soit 66%, et avait conclu qu'elle pouvait être classifiée comme un avantage considérable au sens de l'avis de droit précité, la déclarant ainsi conforme au droit.

Enfin, il ressort de l'avis de droit du professeur Stéphane Grodecki du 24 août 2022, commandé par la commission, que la prise en charge de 90% des coûts par le subventionnement serait anticonstitutionnelle, alors qu'une prise en charge de 80% (ou moins) pourrait être envisageable, car cela permettrait, d'une part, de favoriser les transports publics conformément au but poursuivi par l'article 81a, alinéa 1, Cst., tout en laissant, d'autre part, les usagers supporter une part non symbolique des coûts, ce qui est l'objectif de son alinéa 2 (*cf. avis de droit du professeur Stéphane Grodecki, p. 12*).

En conclusion, les scénarios envisagés par le projet pilote proposent un subventionnement correspondant, au maximum, à un peu plus de 69% du coût, et ce, pour une, voire deux catégories de la population. Par conséquent, au vu des éléments développés ci-avant, les scénarios sont conformes au droit supérieur et notamment à l'article 81a Cst.

À noter qu'en ce qui concerne la gratuité totale des transports publics, une partie de la commission ne partage pas l'avis exprimé par le SJEN et a dit sa volonté de suivre attentivement la situation à Genève, estimant que la décision rendue par la Chambre constitutionnelle genevoise laissait subsister un flou juridique autour des projets prévoyant une gratuité partielle des TP et que les limites juridiques ne sont plus aussi claires. En effet, le recours de deux députés contre la loi acceptée par le Grand Conseil genevois consacrant la gratuité totale des Transports publics genevois (TPG) pour les jeunes en formation jusqu'à 24 ans inclus et un rabais de 50% pour les bénéficiaires des prestations AVS/AI (mesure concernant environ 20% de la population et entrée en vigueur en janvier 2025) a été déclaré irrecevable par la Chambre constitutionnelle genevoise dans son arrêt du 19 décembre 2024, et l'effet suspensif annulé. Cet arrêt se distancie de l'avis de droit de l'OFT, auquel il reproche d'appliquer des limites chiffrées qui ne ressortent ni du texte ni des débats parlementaires, et qui apparaît être un avis minoritaire au sein de la doctrine. Cet arrêt n'a pas été contesté, de sorte que le TF ne s'est pas prononcé. Dans une note datée du 15 mai 2025, le SJEN a indiqué que l'argumentaire de cet arrêt ne peut pas être repris tel quel et doit être adapté à la situation prévalant à Neuchâtel, ce que semble d'ailleurs préconiser la cour cantonale genevoise. Il faudrait être en mesure de reprendre chacun des critères examinés et les analyser à l'aune de la situation neuchâteloise.

4.5. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL (art. 160, al. 1, let. d, OGC)

Une évaluation des coûts du projet de décret a été effectuée par le département (*cf. chapitre 4.4.1*).

Ce projet de décret n'a aucune incidence sur le personnel de l'État.

4.6. MAJORITÉ REQUISE POUR L'ADOPTION DU PROJET DE DÉCRET (art. 160, al. 1, let. e, OGC)

Dans la mesure où le présent projet de décret implique une dépense nouvelle unique supérieure à 7 millions de francs, celui-ci doit être voté à la majorité des trois cinquièmes des membres du Grand Conseil (art. 36 LFinEC). En effet, comme l'a indiqué le SFIN, bien que le décret indique le montant brut, c'est bien le montant net qui doit être pris en compte dans le calcul de la majorité requise.

4.7. INFLUENCE DU PROJET SUR LA RÉPARTITION DES TÂCHES ENTRE L'ÉTAT ET LES COMMUNES (art. 160, al. 1, let. f, OGC)

Le projet de décret soumis n'a aucune influence sur la répartition des tâches entre l'État et les communes.

4.8. CONFORMITÉ AU DROIT SUPÉRIEUR (art. 160, al. 1, let. g, OGC)

Le projet de décret est conforme au droit supérieur (*cf. chapitre 4.4.9*).

4.9. RÉFÉRENDUM (art. 160, al. 1, let. h, OGC)

Le projet de décret est soumis au référendum facultatif.

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

La mise en œuvre du projet pilote a justement pour objectif d'évaluer les impacts économiques, sociaux et environnementaux d'une telle mesure. Le dispositif contribuera notamment à favoriser le report modal, à renforcer la fidélisation des jeunes aux transports publics et à alléger les dépenses des familles. Il facilitera par ailleurs l'accès des jeunes résidant en dehors des zones urbaines à leur lieu de travail, de formation ou de loisirs. Enfin, ce projet s'inscrit pleinement dans une démarche de développement durable, répondant à l'ensemble de ses critères.

4.11. CONSÉQUENCES SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'INCLUSION DES PERSONNES VIVANT AVEC UN HANDICAP (art. 160, al. 1, let. b^{bis}, OGC)

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

4.12. CONCLUSION

Après les nombreuses pistes examinées et la multiplicité des réflexions, la commission recommande au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après ainsi que de classer les propositions mentionnées ci-dessous.

S'agissant des objets dont elle propose le classement, la commission souligne qu'elle a, dans un esprit de compromis, procédé à une pesée des intérêts en présence. Compte tenu de l'ambition du projet et afin de permettre son avancement, elle a fait le choix politique de proposer le classement de l'ensemble de ces objets, tout en étant consciente que le présent rapport ne répond pas à toutes les questions de fond qu'ils soulèvent.

5. VOTES FINAUX

Par 10 voix contre 2 et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le projet de décret ci-après.

Sans opposition, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement de la motion Patrick Herrmann 10.157, du 31 août 2010, « Un abonnement Onde Verte pour les élèves des écoles ».

Sans opposition, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement de la recommandation de la commune de Cressier 21.148, du 18 mars 2021, « Initiative communale demandant une modification du système de zones et de tarification des transports publics Onde Verte du canton de Neuchâtel ».

Sans opposition, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement du postulat des député-e-s Vert-e-s 07.139, du 29 mai 2007, « De la taxe auto à une taxe mobilité ».

Sans opposition, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement du postulat Johanna Lott Fischer 18.108, du 9 février 2018, « Onde Verte, ligne rouge ».

Sans opposition, la commission se détermine pour ne pas donner suite aux pétitions « Insertion d'un tarif étudiant dans les TRN et rajout d'horaires nocturnes » et « Création d'un abonnement Onde Verte pour les jeunes, financièrement accessible et valable dans tout le canton de Neuchâtel » et propose au Grand Conseil de faire de même.

6. PRÉAVIS SUR LE TRAITEMENT DU PROJET (art. 272ss OGC)

À l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

La commission a adopté le présent rapport par 10 voix contre 2 et 1 abstention le 13 février 2026.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 13 février 2026

Au nom de la commission

Transports publics :

Le président,

R. DUBOIS

La rapporteure,

K. DELLA PIETRA

**Décret
portant octroi d'un crédit d'engagement
de 14,5 millions de francs pour la mise en œuvre
d'un projet pilote relatif au subventionnement
des transports publics pour les jeunes de moins de 25 ans**

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu l'article 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000 ;

vu la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014 ;

vu la loi d'organisation du Grand Conseil (OGC), du 30 octobre 2012 ;

vu le rapport de la commission Transports publics gratuits du 13 février 2026,

décède :

Article premier Un crédit d'engagement d'un montant total de 14,5 millions de francs est accordé au Conseil d'État pour assurer la mise en œuvre du projet pilote prévu pour une durée de deux années scolaires relatif au subventionnement des transports publics pour les jeunes de moins de 25 ans, à hauteur de 69% pour les abonnements 5 zones (coût résiduel « 1 franc par jour ») et de 66% pour les autres abonnements.

Art. 2 L'État prend en charge 60% de la subvention, le solde de 40% étant supporté par les communes, conformément à l'article 29, alinéa 1, de la loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996.

Art. 3 Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 4 Les dépenses découlant du crédit d'engagement seront portées au compte de résultat du Département de la sécurité, de la digitalisation et de la culture.

Art. 5 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État 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,