



**Rapport de la commission Mobilité au Grand Conseil
concernant**

**le projet de loi de la commune de Val-de-Ruz 24.153,
du 3 mai 2024, modifiant la loi sur les transports publics
(LTP) (Redonner la parole aux communes en matière
de transports publics)**

(Du 19 mai 2026)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION ET PROJET DE LOI

En date du 3 mai 2024, le projet de loi suivant a été déposé :

24.153

3 mai 2024

**Projet de loi de la Commune de Val-de-Ruz
modifiant la loi sur les transports publics (LTP)
(Redonner la parole aux communes en matière de transports publics)**

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu l'article 64, alinéa 2, de la Constitution de la République du Canton de Neuchâtel
(Cst. NE), du 24 septembre 2000 ;

vu la loi sur les communes (LCo), du 21 décembre 1964 ;

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

sur la proposition de la commission ...,

décède :

Article premier La loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996, est modifiée
comme suit :

Article premier (al. 1 nouvelle teneur, al. 2 et 3 abrogés, al. 4 et 5 nouveaux)

¹La présente loi a pour but d'organiser un système de transports publics garantissant
la mobilité des personnes par une offre de prestations attractive, planifiée de concert
par l'État et les communes.

²Abrogé.

³Abrogé.

⁴Elle vise principalement à :

a) encourager l'utilisation des transports publics par une offre de prestations
attractive et adaptée à la demande ;

b) promouvoir le transfert modal des transports individuels motorisés vers les transports publics et la mobilité douce ;

c) coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports publics avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique en matière d'énergie ;

d) optimiser la complémentarité des transports publics avec les autres moyens de transport.

⁵Elle fixe les conditions et les modalités de la participation financière de l'État et des communes en faveur des transports publics, en tenant compte des possibilités financières des collectivités publiques.

Art. 5

Abrogé.

Art. 9 (nouvelle teneur)

Les autorités cantonales et communales coordonnent leurs actions en matière de transports publics avec celles de la Confédération, des cantons voisins et de la région frontalière française.

Art. 10a (nouveau)

Note marginale : Conseil des transports, 1. Composition

Le Conseil des transports est composé d'un représentant du Conseil d'État et d'un représentant de chaque commission régionale des transports (CRT).

Art. 10b (nouveau)

Note marginale : 2. Convocation

Le Conseil des transports se réunit au minimum deux fois par année sur invitation du Conseil d'État ou à la demande de l'un de ses membres.

Art. 10c (nouveau)

Note marginale : 3. Attributions

Le Conseil des transports a les attributions suivantes :

a) Il propose une politique globale en matière de transports permettant d'atteindre les buts et les objectifs de la présente loi ;

b) Il prend position lors de toutes les phases d'élaboration ou de révision de la conception des transports publics ;

c) Il prend position lors de toutes les phases d'élaboration ou de révision du plan directeur cantonal des transports publics ;

d) Il prend position lors de toutes les phases de définition des prestations et des horaires ;

e) Il prend position sur tous les sujets en matière de transports publics qui concernent les communes, notamment sur la création, la modification ou la suppression de moyens de transport et d'arrêts et sur les projets d'investissements qui y sont liés ;

f) Il peut en tout temps demander une révision partielle ou totale de la conception des transports publics et du plan directeur cantonal des transports publics, et peut également demander la création, la modification ou la suppression de dessertes et d'arrêts.

Art. 10d (nouveau)

Note marginale : 4. Consultation de parties tierces

Le Conseil des transports est habilité à s'adjoindre les services d'experts. Il peut inviter des membres d'autres autorités ou des représentants de la société civile à s'exprimer avec voix consultative.

Art. 11 (let. a, b, c, g nouvelle teneur, let. i abrogée, let. j nouvelle)

¹Le Conseil d'État exerce la haute surveillance en matière de transports publics.

²Il a notamment les attributions suivantes :

- a) il définit, en concertation avec le Conseil des transports, une conception directrice des transports publics qui lie les autorités cantonales et communales, et la soumet au Grand Conseil pour approbation ;
- b) il approuve, en concertation avec le Conseil des transports, un plan directeur cantonal des transports publics, harmonisé avec celui de l'aménagement du territoire ;
- c) il fixe, en concertation avec le Conseil des transports, la planification financière des investissements prévus par les crédits cadres de la Confédération ;

Lettres d à f inchangées.

g) il nomme les membres du Conseil des transports sur proposition des Conférences régionales des transports (selon art. 15a) ;

Lettre h inchangée.

i) abrogée.

j) il nomme les représentants de l'État dans les Conseils d'administration des entreprises.

Art. 12 (lettre d nouvelle)

¹Le département désigné par le Conseil d'État (ci-après : le département) exerce les attributions qui lui sont conférées par la présente loi et ses dispositions d'exécution.

²Il a notamment pour tâches :

d) de publier un rapport annuel sur les transports publics, indiquant au minimum, à l'aide d'indices standardisés, des informations sur la qualité de la desserte ainsi que sur la rentabilité de chaque ligne ou partie de ligne du réseau donnant droit à des indemnités.

Art. 13

Abrogé.

Art. 14

Abrogé.

Art. 15

Abrogé.

Art. 15a (nouvelle teneur)

¹Il est institué des conférences régionales des transports composées de représentants de l'État, des communes, des entreprises et des usagers. Elles sont présidées par un représentant des communes au Conseil des transports.

²Le Conseil d'État en fixe le nombre : (suppression de : et règle leur organisation)

³Le Conseil d'État règle leur organisation sur proposition du Conseil des transports.

Art. 16 (alinéa 2 nouveau)

¹L'offre des prestations du trafic régional et la procédure de commande, ainsi que la procédure d'établissement de l'horaire, sont régies par les dispositions de la législation fédérale.

²Le département publie au plus tard deux mois après la fin de la procédure de consultation prévue par les dispositions fédérales un rapport mentionnant les prises de positions et indique de manière succincte les raisons qui le poussent à refuser certaines propositions.

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

Art. 3 ¹Le Conseil d'État fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

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

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président, La/Le secrétaire général-e,

Motivation :

La dernière modification importante de la LTP date de 2004 et fait suite au programme de désenchevêtrement des tâches entre le canton et les communes. Dans son [rapport 04.033 au Grand Conseil](#), le Conseil d'État mentionnait au sujet de l'offre de transports publics : « Sa gestion et son financement ne peuvent être confiés uniquement aux communes ni uniquement au canton. » Cela s'est traduit par la création des commissions régionales des transports (CRT), dont l'objectif devait être « une implication plus forte des communes dans la planification de l'offre de transport public [...] permettant au canton et aux communes de s'accorder sur l'offre à commander ». Malheureusement, avec le temps, il apparaît que la volonté d'alors d'impliquer plus fortement les communes dans la planification de l'offre de transports publics est devenue un vœu pieux, alors que la part communale dans le financement des transports publics n'est pas négligeable. Le but de ce projet de loi est donc de redonner aux communes la place qui est la leur en redéfinissant et en renforçant le rôle du Conseil des transports dans les processus décisionnels relatifs aux dessertes régionales et locales en transports publics. Le projet de loi prévoit aussi une plus grande transparence vis-à-vis des autorités politiques et de la société civile, afin de permettre à tout un chacun de mieux comprendre les enjeux dans le domaine du transport de personnes. Et, finalement, il convient de mentionner que l'objectif de ce projet n'est pas de remettre en cause les attributions du Conseil d'État en matière de haute surveillance, telle que mentionnée à l'article 11. Ce dernier reste l'instance décisionnelle et l'interlocuteur de la Confédération et des entreprises de transport, comme cela est mentionné dans ce même article. ([Comparaison intercantonale jointe à la motivation](#))

Premier signataire : Romain Douard, vice-président du Conseil général de Val-de-Ruz

Autres signataires : Laurent Oppliger, Alain Lugnon, Daniel Canonica, Yves Pessina, Michel Faragalli, Gilles Peter, Sylvie Richard, Nicolas Comment, Clarence Chollet, Raphaël Jeannotat, Laurent Debrot.

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

2. COMPOSITION DE LA COMMISSION

La commission l'a examiné dans la composition suivante :

Présidente : M^{me} Fabienne Robert-Nicoud
Vice-président : M. Alexandre Brodard
Rapporteuse : M^{me} Marina Schneeberger
Membres : M^{me} Edith Aubron Marullaz
M^{me} Sarah Bertschi
M. Emile Blant
M. Jean-Pierre Brechbühler
M^{me} Stéphanie Skartsounis
M. Gregory Huguelet-Meystre
M. David Moratel
M^{me} Misha Müller
M. Martial Robert-Nicoud
M^{me} Corinne Schaffner

Elle a été soutenue dans ses travaux par M^{me} Anne Fava, assistante parlementaire.

3. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a examiné le projet de loi en date du 31 octobre 2025 et du 10 février 2026. Elle a adopté le présent rapport lors de sa séance du 5 mai 2026.

La cheffe du département de la sécurité, de la digitalisation et de la culture (DSDC), le chef du service des transports (SCTR) et une juriste du service juridique (SJEN) ont participé aux travaux de la commission.

M^{me} Clarence Chollet et M. Romain Douard ont défendu le projet de loi au nom du Conseil général de Val-de-Ruz.

4. EXAMEN DU PROJET DE LOI

4.1. Position des auteur-e-s du projet

Le Conseil général de la commune de Val-de-Ruz (ci-après : le Conseil général) a le sentiment que le service cantonal des transports travaille en vase clos, informe peu sur les actions menées et entretient peu de contacts avec les communes. Le Conseil général constate en effet que les communes éprouvent des difficultés à obtenir des informations et à se faire entendre par le service des transports ; de plus, l'avis des usager-ère-s n'est pas considéré.

Les communes participant pour 40% au déficit du pot commun, elles s'attendent à avoir voix au chapitre. L'initiative de la commune de Val-de-Ruz a été adoptée à l'unanimité par le Conseil général en date du 29 avril 2024.

Les objectifs du projet de loi sont les suivants : i) donner plus de poids aux communes dans les décisions liées aux transports publics, puisqu'elles financent en partie le système et que leurs citoyen-ne-s sont concerné-e-s par la question ; ii) améliorer la transparence en matière de gouvernance et de finances, les communes étant actuellement peu informées

par le service des transports ; iii) prendre en compte les avis des usager-ère-s, qui comptent peu pour le moment.

Les propositions visent à renforcer le rôle des conférences régionales des transports (CRT) (notamment en leur donnant un droit d'initiative), à faire publier des informations de base à destination du monde politique et de la société civile, et à obliger le Conseil d'État à prendre position sur les propositions découlant de la procédure de consultation horaire.

4.2. Position du Conseil d'État

Le Conseil d'État combat cette initiative et la considère comme une menace pour l'activité politique du canton relative aux transports publics.

Le dépôt de ce projet de loi en 2024 s'inscrivait dans un contexte de difficultés communicationnelles entre la commune de Val-de-Ruz et le SCTR. Sans juger de l'origine du mécontentement de la commune de Val-de-Ruz, le Conseil d'État rappelle que cette dernière bénéficiera pleinement du projet de ligne directe, qui prévoit notamment le développement d'un pôle central du réseau de transports publics à Cernier à l'horizon 2041.

S'agissant des procédures de consultation horaire, les CRT, en place depuis plusieurs années, agissent et favorisent la coordination et le développement des réseaux de transports publics entre le canton et les communes, ce qu'elles font à satisfaction. Ces quinze dernières années, le réseau de transports publics n'a fait que se développer dans le canton de Neuchâtel, entres autres par l'intermédiaire des CRT. Le système actuel a donc prouvé son bon fonctionnement.

Le Conseil d'État estime qu'au vu des nombreuses coordinations intercantionales et fédérales nécessaires dans le domaine des transports, ainsi que des fortes contraintes financières à venir, il est essentiel que le canton, participant à hauteur de 60% du pot commun, conserve un rôle prépondérant et la maîtrise du système. Donner plus de pouvoir aux communes dans le processus de planification risque de les amener à se faire concurrence tout en générant d'importants surcoûts. La cheffe de département souligne également que le projet de loi donne un rôle élargi au Conseil des transports, alors que les associations qui le composent ne financent pas l'offre. En outre, les propositions de Val-de-Ruz ne tiennent pas compte de la coordination intercommunale et intercantonale dans le domaine des transports publics, de même que de la coordination entre la Confédération et les cantons.

Finalement, il est souligné que la commune de Val-de-Ruz a déposé une demande de dessertes supplémentaires sur les quatre années à venir, sur laquelle le Conseil d'État est entré en matière presque en totalité.

4.3. Procédure de consultation

Les avis au sein de la commission sont partagés. Certain-e-s commissaires estiment que si les communes devaient avoir plus de poids dans le processus décisionnel, le risque serait grand qu'elles demandent toutes davantage de dessertes qui, à terme, feraient augmenter drastiquement le pot commun, donc les coûts à la charge des collectivités et des contribuables. D'autres commissaires considèrent que les préoccupations de Val-de-Ruz soulèvent des questions quant au processus décisionnel, mais également s'agissant du mode de communication entretenu par le SCTR. La majorité de la commission décide ainsi de consulter, en direct, l'ensemble des communes afin de connaître leur perception des échanges avec le service des transports.

Les communes ont été sollicitées par courrier le 1^{er} décembre 2025, avec un délai de réponse fixé au 31 janvier 2026. Sur 23 communes interrogées, 14 ont transmis leur position.

Une majorité d'entre elles ont indiqué être favorables à une plus grande prise en considération dans la gestion des transports publics, mais aucune n'a remis en question la

qualité du dialogue avec le service des transports. Quelques réserves ont été apportées au projet de loi de Val-de-Ruz, notamment quant au fait de « *donner des attributions importantes et détaillées au Conseil des transports* » et d'inclure les usagers dans les CRT. Par ailleurs, des préoccupations ont été soulevées s'agissant de la prise en compte des besoins des plus petites communes et des communes mal desservies par les transports publics.

Quatre communes se sont montrées satisfaites du fonctionnement actuel et des échanges avec le service des transports.

Une commune a émis des réserves prononcées s'agissant du projet de loi et favoriserait « une mise en œuvre plus rigoureuse » du dispositif actuel plutôt que la « création de nouvelles instances ».

4.4. Engagements du Conseil d'État

À l'issue de la consultation, la commission a constaté que, même si les communes ne remettaient pas particulièrement en question la qualité des échanges avec le SCTR, certaines difficultés nécessitaient d'être prises en considération. Le Conseil d'État s'est rallié à cette vision de la situation et a formellement pris les engagements suivants :

- a) des **indicateurs** du type de ceux établis par le canton de Thurgovie sur la demande et le niveau d'offre seront affichés sur le site du SCTR ;
- b) en plus des discussions menées au sein des conférences régionales des transports (CRT), les communes pourront déposer leurs demandes de développement de l'offre sur l'intranet du SCTR grâce à la création d'un **single point of contact** (SPOC) ;
- c) une **conférence d'information et d'échanges** portant sur les processus en vigueur, les conditions-cadres et le rôle des acteurs sera organisée à destination des exécutifs communaux tous les quatre ans ;
- d) les prévisions du montant à verser au pot commun par chaque commune pour l'année suivante seront désormais **détaillées**.

Le Conseil d'État espère ainsi répondre aux inquiétudes exprimées par certaines communes, sans remettre en question l'ensemble du fonctionnement actuel. Il rappelle que le projet de loi de la commune de Val-de-Ruz est extrêmement contraignant. Il comporte non seulement le risque de faire augmenter massivement les contributions communales et cantonale au pot commun, mais également celui d'entraîner une perte de maîtrise du processus, tant du point de vue temporel que démocratique.

4.5. Débat général

Le projet de loi et la consultation ont mis en évidence plusieurs lacunes dans le fonctionnement actuel. Les communes ont besoin d'informations plus détaillées s'agissant des critères appliqués pour le subventionnement des dessertes par la Confédération, d'une meilleure compréhension des étapes de la consultation horaire et du processus de décision mené au sein des CRT, ainsi que de davantage de transparence s'agissant des montants qui leur sont facturés pour leur offre en transports publics.

Toutefois, la commission ne souhaite pas alourdir le processus en place, ni prendre le risque de voir les communes s'opposer les unes aux autres et entraîner ainsi la croissance exponentielle du pot commun.

Dans l'ensemble, les commissaires estiment que les propositions du Conseil d'État vont dans le sens des améliorations à apporter, mais soulignent ne pas être en mesure de s'engager au nom du Conseil d'État. L'engagement formel de ce dernier devant la commission permet néanmoins de considérer que les garanties fournies sont assez convaincantes et crédibles pour ne pas donner d'autre suite au projet de loi de Val-de-Ruz.

Finalement, la commission s'engage à vérifier que le Conseil d'État mette en œuvre ses propositions.

5. CONCLUSION

Par 8 voix contre 2 et 2 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur le projet de loi ci-devant.

À l'unanimité des membres présents, la commission a adopté le présent rapport lors de sa séance du 19 mai 2026

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

À l'unanimité des membres présents, la commission propose que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

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

Neuchâtel, le 19 mai 2026

Au nom de la commission Mobilité :

<i>La présidente,</i>	<i>La rapporteure,</i>
F. ROBERT-NICOUD	M. SCHNEEBERGER