

## 1.1. Office des transports

### ***Considérations générales***

L'an passé, comme il y a deux ans, nous ouvrons notre rapport de gestion par quelques considérations sur le décalage existant entre les tâches de l'office des transports et les ressources, en particulier humaines, à sa disposition.

A cet égard, la décision d'attribuer à l'office des transports un poste de secrétaire à 50% dès l'année 2002 nous permet de penser qu'un premier pas est fait vers l'amélioration de la qualité du travail fourni par l'Etat dans les domaines de la gestion et de la planification des transports publics. En effet, le chef de l'office et le responsable de projets se verront soulagés de diverses tâches administratives, ce qui leur permettra de se consacrer plus efficacement aux tâches relevant de l'économie des transports, de la technique des transports et de la planification du réseau, en coordination plus étroite avec les services des ponts et chaussées et de l'aménagement du territoire en particulier.

### ***Trafic longues distances***

Le changement d'horaire du 10 juin 2001 a vu la réalisation d'un des objectifs de Rail 2000, à savoir la diminution de temps de parcours du trajet Zurich - Lausanne par le Pied du Jura, rendue possible par la mise en service des nouvelles infrastructures du tronçon Gorgier - Onnens (VD) et l'introduction des trains inclinables ICN. Le trajet entre Neuchâtel et Lausanne passe ainsi de 48 à 40 minutes. Les minutes de passage à Neuchâtel sont légèrement modifiées, ce qui suppose des problèmes importants de correspondance avec le trafic régional.

### ***Trafic régional voyageurs (TRV), nouveautés dès le 10 juin 2001***

Les lignes évoquées ci-après ont vu leur desserte modifiée de façon notable en 2001:

#### **Neuchâtel – Fribourg**

Premier et important pas dans l'amélioration des liaisons entre Neuchâtel et Fribourg, les relations entre les deux villes s'effectuent désormais toute la journée sans rupture de charge à Anet, les trains des transports publics fribourgeois (TPF) touchant la gare CFF de Neuchâtel. Le canton de Neuchâtel devient ainsi commanditaire de prestations TRV auprès des TPF. Les points à améliorer de cette offre sont les correspondances à Neuchâtel, en général mauvaises, et le nombre d'arrêts intermédiaires, trop élevé. Le changement d'horaire de décembre 2004 représente la prochaine opportunité d'apporter des améliorations.

#### **Val-de-Ruz (ligne TRN V)**

Introduction d'un service aux 15 minutes entre Villiers et Neuchâtel à l'heure de pointe du matin. En raison de la rationalisation de l'engagement des véhicules et des chauffeurs qu'il a permis, ce surcroît notable de qualité de l'offre a été possible à moindre coût.

#### **Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds**

Systématisation des trains directs entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds sans arrêt entre le chef-lieu et Chambrelieu de 8 heures à 20 heures et introduction de navettes Neuchâtel – Corcelles-Peseux à certaines heures de la journée. La nécessité de garantir les correspondances en gare de Neuchâtel malgré la modification des horaires des trains Intercity et Interregio (IC/IR) est à l'origine de ce nouveau schéma de desserte, qui ne donne pas satisfaction à la clientèle du fait de la suppression des arrêts dans les gares de la Côte. Vu le lancement de deux pétitions et le mécontentement exprimé par la clientèle, cette situation ne peut être que transitoire, dans l'attente de travaux d'infrastructure et de modifications de l'horaire IC/IR susceptibles de permettre un retour à un schéma de desserte plus convenable.

### **La Chaux-de-Fonds – Le Locle**

Renforcement de l'offre interville routière, avec cadence à 15 minutes aux heures de pointe. Au plan ferroviaire, deux courses matinales Morteau – La Chaux-de-Fonds, mises en place à l'intention des frontaliers, ont dû, en décembre 2001 et pour des raisons techniques provisoirement, être interrompues au Locle, où de bonnes correspondances vers La Chaux-de-Fonds et Saint-Imier existent. Les liaisons directes matinales jusqu'à La Chaux-de-Fonds, appréciées de nombreux frontaliers, seront rétablies en 2002.

**Le Locle – Les Ponts-de-Martel – Neuchâtel** : course matinale supplémentaire.

**La Béroche** : courses supplémentaires Cortaillod – Boudry/Bevaix en soirée.

### **Trafic urbain**

Principalement de la responsabilité des communes, les réseaux urbains font cependant l'objet d'une attention particulière de l'office, notamment pour des raisons de coordination et de qualité des chaînes de déplacement. A signaler à ce titre le prolongement de la desserte TN entre Marin-gare et La Tène jusqu'à Thielle-Wavre, quatre fois par jour, du lundi au samedi. Cette commune est ainsi désormais raccordée au réseau urbain TN.

Le responsable de projets a également participé à un groupe de travail – présidé par le conseiller communal Pierre Bonhôte – chargé de planifier l'introduction d'une nouvelle ligne de bus entre Peseux-sud et la gare de Neuchâtel pour le printemps 2002.

### **Collaboration intercantonale**

La collaboration intercantonale joue un rôle très important dans l'activité de l'office des transports et une part prépondérante du temps de travail y est consacrée.

Sous la présidence du chef du Département de la gestion du territoire, la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), réorganisée et appuyée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001 par un secrétariat professionnel, a poursuivi en 2001 son travail de coordination des objectifs politiques au plan de la Suisse occidentale, en vue de défendre au mieux les intérêts de cette région dans le traitement des actuels grands dossiers de la politique nationale des transports. La CTSO est assistée par un groupe technique intercantonal placé sous la présidence du chef de l'office.

Issue de la fusion de Transalp 2005 et de la Commission romande de la ligne du Simplon (CRLS), la Communauté d'intérêt du Simplon-Lötschberg (CISL), a poursuivi en 2001 un sérieux travail de lobbying en faveur des lignes ferroviaires de Suisse occidentale. La CISL bénéficie des prestations du secrétariat de la CTSO, assurant du même coup la coordination des activités. La Communauté d'intérêt des transports ferroviaires de l'Arc jurassien (CITAJ) s'est réorganisée et dotée d'un nouveau comité. Le 1<sup>er</sup> juin 2001 a eu lieu à Mitholz (VS) la première « journée des transports publics de Suisse occidentale », à l'occasion de laquelle les membres des diverses associations mentionnées plus haut se sont retrouvés pour tenir leurs assemblées générales et visiter le chantier du tunnel de base du Lötschberg.

### **Trafic transfrontalier et liaisons avec le réseau TGV**

La collaboration du canton avec les autorités de la Région Franche-Comté est bonne. Une délégation du groupe de travail « transports » de la Conférence TransJurassienne (CTJ), co-présidé par le chef de l'office, a suivi en 2001 le déroulement d'une étude sur les perspectives de valorisation de la ligne Dijon – Lausanne/Berne. L'étude sera achevée en mars 2002 et servira à alimenter un argumentaire en faveur de la ligne à l'attention des parlementaires fédéraux lors du débat aux Chambres fédérales au sujet du programme d'amélioration des liaisons entre la Suisse occidentale et le réseau français.

Les études d'avant-projet sommaire (APS) pour le renforcement de l'alimentation électrique de la ligne entre Pontarlier et Dole sont terminées. Elles concluent à un devis de 80 millions de francs pour un gain de temps de parcours de 10 à 15 minutes lié à l'infrastructure à l'horizon 2006-2008. Ce coût serait pris en charge par la Confédération et l'Etat français, respectivement pour moitié. Les études d'APS mettent par ailleurs en évidence le fait que 10 à 15 minutes supplémentaires pourraient être gagnées sur ce tronçon par des mesures d'exploitation, que la SNCF devrait prendre dès 2003.

### **Onde verte**

Suite à l'acceptation par le Grand Conseil de l'augmentation de la subvention pour l'abonnement communautaire cantonal, celle-ci a été portée à 2.820.000 francs annuellement. Pour permettre la mise en place de nouveaux tarifs plus attractifs dès juin 2001, un crédit extraordinaire de 478.000 francs a en outre été alloué pour la période de juin à décembre 2001. La nouvelle subvention figurera au budget dès 2002.

L'augmentation des tarifs entrée en vigueur le 10 juin sur le plan national a ainsi pu être absorbée en ce qui concerne le prix des abonnements Onde Verte, précisément grâce à l'augmentation de la subvention. Par ailleurs, dès cette date, l'éventail des abonnements a vu disparaître la possibilité d'acheter une seule zone. Le prix du minimum de deux zones a cependant été ramené à l'ancien prix d'achat d'une seule zone.

L'année a également été marquée par l'octroi d'un rabais substantiel sur le prix de l'abonnement Onde Verte pour les habitants de la commune de Neuchâtel, subventionné par la Ville de Neuchâtel.

### **Expo.02**

L'imminence de la manifestation a occasionné une recrudescence du volume de travail de coordination entre les organisateurs et les services compétents de la Ville de Neuchâtel et de l'Etat. Le chef de l'office a ainsi participé à de très nombreuses séances de travail consacrées aux problèmes de transport, posés en particulier par la gestion du flux des visiteurs et par la nécessité de garantir la poursuite des activités quotidiennes dans l'agglomération neuchâteloise durant la manifestation.

Dans le but d'anticiper au maximum les problèmes posés par le stationnement des véhicules privés dans l'ensemble de l'agglomération, une « task force stationnement » a été mise sur pied conjointement par la Ville de Neuchâtel, l'Etat et des communes du Littoral. Dans ce cadre, des possibilités de création de zones « P+R » à proximité immédiate des lignes des transports publics ont notamment été étudiées dans le but d'une mise en service en avril 2002. La collaboration entre les communes de l'agglomération et l'Etat au sein de ce groupe est très intéressante et illustre la pertinence de l'approche « agglomération » retenue pour ce travail.

### **Divers**

Mis à part les domaines d'activité exposés ci-dessus, l'office s'est chargé notamment des autres tâches suivantes :

- Conclusion puis mise en œuvre des mandats de prestations en TRV avec les entreprises de transport et la Confédération pour la période horaire juin 2001 – décembre 2002 ;
- Gestion de diverses procédures d'octroi de concessions et d'approbation de plans ferroviaires ;
- Octroi d'autorisations cantonales de transport, en application de la loi cantonale sur les transports publics et du règlement y relatif ;
- Calcul et facturation de la part des communes à l'indemnité 2001 ;
- Représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TN, TRN, TC, LNM et ARESA.

### **Indemnités aux entreprises de transport et à l'Onde Verte**

#### **Trafic régional**

La somme des indemnités versées au trafic régional en 2001 (10.080.556 francs) est en augmentation de 1.200.000 francs par rapport à 2000 (8.876.290 francs). La part cantonale à l'indemnité totale n'a pas été modifiée au changement d'horaire du 10 juin 2001 et demeure fixée à 27%.

**Indemnité cantonale concernant le trafic régional voyageurs (TRV) 2001 selon LCF révisée, du 24 mars 1995**

CFF	lignes neuchâtelaises et intercantionales	3.784.507.–
Car postal	lignes neuchâtelaises et intercantionales	935.517.–
BLS	ligne intercantonale	920.966.–
CJ	ligne intercantonale	421.847.–
LNM	lignes intercantionales	284.002.–
TRN	lignes train et bus neuchâtelaises	3.158.666.–
BBB	ligne bus neuchâtelaise	212.260.–
TC	ligne bus Le Locle-La Chaux-de-Fonds	222.791.–
TPF	ligne intercantonale	140.000.–
<b>Total</b>		<b>10.080.556.–</b>
<b>A la charge des communes</b>		
	35% de 10.080.556.–	3.528.195.–
	35% de 2.498.900.– (déficit de l'Onde verte)	874.615.–
<b>Total</b>		<b>4.402.810.–</b>

***Trafic urbain***

Participation à 1/3 du déficit 2001 budgétisé par les TN (prix de l'action 3000 francs) : 4.998.000.–.  
Participation à 1/3 du déficit 2001 budgétisé par les TC : 2.277.000.–

***Onde verte***

Manque à gagner de l'Onde verte : 2.498.900.–, dont 874.615 francs (35%) à la charge des communes du canton.

***Crédits d'investissements***

L'Office fédéral des transports (OFT) a fait parvenir durant l'exercice 2001, sur la base des dispositions de l'article 56 LCF et des conventions établies, des demandes de paiements en faveur des compagnies suivantes:

<b>Décret du 29 juin 1993</b>		
12.09.2001	2 <sup>e</sup> acompte sur 7 <sup>ème</sup> convention CJ	269.000.–
13.12.2001	1 <sup>er</sup> acompte sur 1 <sup>ère</sup> convention TRN	1.860.000.–
<b>Décret du 2 octobre 2001</b>		
13.12.2001	Modernisation passage à niveau Presta TRN (sans l'OFT)	318.000.–
21.12.2001	1 <sup>er</sup> acompte sur 2 <sup>ème</sup> convention TRN	310.000.–
<b>Total</b>		<b>2.757.000.–</b>
Budget		3.000.000.–