

## 1. OFFICE DES TRANSPORTS

### ***Considérations générales***

D'importants changements en 2004 pour l'équipe de l'OT: déménagement à fin avril du Château vers le site de Tivoli, dans des locaux très agréablement rénovés, et arrivée en mai d'un nouveau collaborateur en tant qu'économiste. Le renforcement des ressources en personnel opéré en 2003 a montré combien il était nécessaire, en particulier dans la préparation du changement d'horaire de décembre 2004, qui a fortement marqué l'activité de toute l'année.

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

L'horaire 2005 des transports publics, entré en vigueur le 12 décembre 2004, marque la mise en œuvre complète de la première étape de Rail 2000, modifiant de manière importante l'horaire sur la ligne du Pied du Jura. Ainsi le temps de parcours entre Neuchâtel et Zurich s'est réduit d'environ un quart d'heure, ce qui constitue une grande amélioration des liaisons de notre chef-lieu avec le centre économique du pays. Les trains du trafic longues distances passent dorénavant aux alentours de la minute 30 de chaque heure à la gare de Neuchâtel au lieu de la minute 00 précédemment. Tous les horaires des lignes du trafic régional en correspondance sur ces trains ont dû être adaptés. En conséquence, les temps de correspondances s'améliorent pour la direction Bienne – Zurich et se rallongent pour la direction Lausanne.

En 2004, l'office a aussi lancé l'étude d'une cadence à la demi-heure sur la ligne du Pied du Jura en collaboration avec les autres cantons concernés et les CFF.

### ***Trafic régional voyageurs (TRV)***

Les modifications des horaires du trafic longues distances ont eu des conséquences sur toutes les lignes ferroviaires et routières de trafic régional. Les habitudes de très nombreux clients ont été bouleversées avec environ une demi-heure de décalage par rapport aux horaires précédents. Toute l'année a été consacrée à la préparation de ce changement très important.

Au mois de février 2004, l'office des transports, en collaboration avec le Département de l'instruction publique et des affaires culturelles, a mis en consultation les projets d'horaire 2005 auprès de tous les établissements scolaires du canton. Cette procédure a permis d'adapter certaines courses ou de commander des prestations supplémentaires selon les possibilités financières de l'Etat pour mieux répondre aux besoins. Plusieurs écoles ont dû adapter leurs horaires d'une dizaine de minutes.

Du 16 avril au 10 mai 2004, une procédure de consultation des horaires 2005 ouverte à la population a été mise en place par la Confédération. Pas moins de huit cents citoyens du canton ainsi que de nombreuses communes se sont prononcés à cette occasion.

### ***Ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel***

Pour améliorer les relations en transport public entre les trois villes du canton, dans l'esprit du RUN, et pour garantir le même niveau de correspondance pour Lausanne et Genève aux villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, deux allers-retours par heure ont été commandés auprès de l'entreprise concessionnaire CFF. Un train direct (RE) avec arrêts uniquement à Chambrelien et aux Hauts-Geneveys circulant de 6h00 à 19h00 permet d'améliorer le temps de parcours Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds de 3 minutes. Cette offre est complétée par un train régional, desservant à chaque heure les stations de Montmolin/Montezillon, Corcelles-Peseux et les Deurres.

L'introduction de deux trains par heure entre Le Locle – La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel permet

des correspondances optimales dans les quatre directions à La Chaux-de-Fonds. Cette constellation idéale aura un impact positif sur l'efficacité de la chaîne de transport et sur les temps de parcours et une hausse de la fréquentation des lignes concernées est attendue. A noter que selon ce nouveau concept, les trains en provenance de Bienne ne sont plus prolongés jusqu'au Locle une fois toutes les deux heures.

### ***Ligne Val-de-Travers – Neuchâtel***

Les horaires de la ligne régionale Neuchâtel – Travers – Buttes sont décalés d'environ 30 minutes par rapport à 2004. Pour satisfaire la demande scolaire pour le début des cours à 8h00, le canton a commandé une prestation supplémentaire, à 7h00, au départ de Buttes permettant d'offrir une cadence à la demi-heure de 5h30 à 7h30 pour Neuchâtel. Comme pour toutes les lignes régionales, les correspondances en gare de Neuchâtel se sont rallongées pour Lausanne, Genève et Berne, mais améliorées pour Bienne, Bâle et Zurich.

Le train matinal Pontarlier – Travers, destiné aux frontaliers, a dû être supprimé, faute de fréquentation suffisante (environ dix voyageurs à l'arrivée à Travers). Une offre de substitution par bus supplémentaire Pontarlier – Les Verrières – Fleurier permet d'atténuer les conséquences sur la clientèle transfrontalière.

### ***Ligne Bienne – Neuchâtel***

La cadence horaire de base est complétée par cinq paires de course supplémentaires aux heures de pointes offrant une cadence à la demi-heure aux pendulaires et satisfaisant les besoins scolaires.

### ***Ligne Gorgier – Neuchâtel***

La capacité en entrée ouest de la gare de Neuchâtel, limitée à une voie d'accès, ainsi que la modification de l'ordre de passage des trains Intercity par rapport aux anciens horaires rendent impossible l'insertion des trains de La Béroche dans l'étoile de correspondances de Neuchâtel. Le canton regrette beaucoup cette conclusion, à laquelle il se soumet malgré de longues discussions avec les CFF.

L'horaire 2005 de la ligne Neuchâtel – Saint-Aubin est donc identique à celui de 2004. Pour les clients voyageant entre Saint-Aubin et Neuchâtel, et en particulier les écoliers et étudiants, aucun changement n'est donc à attendre. En revanche, pour les clients en correspondance à Neuchâtel, les temps d'attente sont nettement rallongés du fait de la modification de l'horaire national. Cependant, certains trains supplémentaires vers Berne et Yverdon-les-Bains permettent d'atténuer ces problèmes, notamment aux heures de déplacement des pendulaires.

Les correspondances pour La Béroche ne pourront être améliorées que par la mise en place d'une cadence à la demi-heure sur la ligne du Pied du Jura.

### ***Ligne Berne – Neuchâtel***

L'intégration des trains de/pour Berne dans le nœud de correspondance de Neuchâtel n'est pas optimale. De nouvelles possibilités d'horaires s'offrent dès la réalisation du doublement de voie entre Anet et le Pont-de-Thielle notamment. Sauf problème de financement de la part des cantons concernés et de la Confédération, ces projets d'infrastructure doivent être réalisés pour décembre 2007.

### ***Lignes de bus***

Tous les horaires de lignes de bus du trafic régional ont également dû être adaptés aux nouveaux horaires des lignes ferroviaires. En application stricte de l'ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financière (OIPAF), la Confédération ne participe plus au financement du déficit de la ligne La Chaux-de-Fonds – Biaufond. Les cantons du Jura et Neuchâtel, les communes des Bois et de La Chaux-de-Fonds, l'Association parc naturel régional du Doubs et la Société des sentiers du Doubs se sont engagés financièrement pour maintenir deux allers-retours du 1<sup>er</sup> mai au

30 octobre 2005 afin de répondre à la demande touristique.

### **Trafic urbain**

Dès 2005, suite au projet de désenchevêtrement des tâches, le canton participe à raison de 50% au déficit du trafic urbain.

Sur le réseau de la ville de Neuchâtel, l'offre n'a pas subi de modification importante. Les horaires ont dû être légèrement adaptés aux nouvelles heures de passage des trains en gare de Neuchâtel.

Sur le réseau de la ville de La Chaux-de-Fonds, une nouvelle offre a pu être mise en place, avec un système de bus à la demande « MobiCité » desservant de nouveaux quartiers en soirée et le dimanche. Pour les noctambules, le service de nuit sur appel « mobiNight » complète la nouvelle offre TC les vendredis et samedis soirs.

Sur le réseau de la ville du Locle, le nouveau service « MobiCité » dessert sur appel tous les arrêts de la ville et est opérationnel le samedi après-midi et le dimanche toute la journée.

### **Infrastructures**

L'office suit divers projets d'infrastructures cofinancés par le canton de Neuchâtel.

En 2003, les travaux de planification des doubléments de la ligne Berne – Neuchâtel entre Anet et le Pont-de-Thielle ainsi qu'entre Bümpliz et Niederbottigen ont progressé. Moyennant le règlement des aspects financiers avec l'Office fédéral des transports et l'acceptation des crédits cantonaux y relatifs en 2005, rien ne s'opposerait à une mise en service à fin 2007, avec la perspective d'un meilleur horaire.

En prévision des moyens financiers qui pourraient être mis à disposition par la Confédération pour les liaisons à grande vitesse sur la ligne Berne – Neuchâtel, les cantons de Berne, Fribourg et Neuchâtel financent auprès du BLS l'étude du doublement de la voie entre Rosshäusern et Gümmenen par un nouveau tunnel notamment.

L'étude de la nouvelle halte du Crêt-du-Loche a démarré cet hiver. La réalisation de cet ouvrage est planifiée pour fin 2006, soit pour les horaires 2007.

### **Collaboration intercantonale**

Par le biais de diverses associations au sein desquelles il représente le canton, l'OT participe à plusieurs projets intercantonaux dans le domaine des transports publics, dont les principaux sont mentionnés ci-dessous.

- Conférence transjurassienne (CTJ): constitution d'une base de données et étude d'un observatoire du trafic transfrontalier, comme outil d'amélioration ciblée de l'offre de transport;
- Espace Mittelland (EM): étude du rapprochement des sociétés de navigation des lacs de Neuchâtel et Morat, suite à un postulat du Grand Conseil neuchâtelois, lobbying pour le maintien du TGV Neuchâtel – Paris;
- OuestRail: cette nouvelle association est née de la fusion de la CISL et de la CITAJ, le 20 août 2004 à Neuchâtel. Son administration est assurée par le secrétaire général de la CTSO. Le canton est représenté au comité par le chef de l'office;
- CTSO: la Conférence des transports de Suisse occidentale a à nouveau été présidée en 2004 par le chef du Département de la gestion du territoire. Les deux réunions ayant eu lieu en 2004 ont principalement été consacrées au dossier des liaisons TGV.

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

Après la publication du message du Conseil fédéral sur les raccordements de la Suisse au réseau ferré européen, qui ne comprenait pas tous les projets souhaités par le canton de Neuchâtel, les

cantons de la CTSO ont déployé, en 2004, une intense activité de lobbying en collaboration avec les cantons du nord-ouest et de l'est de la Suisse. Ce travail, mené grâce au nouveau secrétaire général de la CTSO, a été couronné d'un important succès en décembre, avec l'acceptation par le Conseil national d'un crédit de 1,3 milliard de francs pour ces raccordements, alors que le Conseil fédéral demandait 665 millions. Le dossier est passé au Conseil des Etats.

### ***Onde Verte***

La première phase de l'étude démarrée en 2003 en vue d'évaluer la faisabilité pour le canton de Neuchâtel d'une communauté tarifaire intégrale (CTI) s'est concrétisée sous la forme d'un rapport du bureau d'ingénieurs Rapp Trans AG.

La seconde phase qui concerne l'élaboration d'un projet de réalisation a débuté dans le courant de l'année 2004 et doit également aboutir à la présentation d'un rapport en 2005. Les sujets abordés lors de la seconde phase concernent notamment:

- La création d'un système tarifaire;
- Le calcul des recettes;
- L'évaluation du système de vente nécessaire.

L'office des transports participe activement à l'élaboration de la seconde phase dans le cadre de l'organe de gestion de l'Onde Verte, mais également au sein des différents groupes de travail.

### ***TRANSRUN***

L'étude, par le groupe CITEC-Metron, de la faisabilité d'un nouveau système de transport pour le réseau urbain neuchâtelois, appelé TRANSRUN, a débuté en décembre 2003 et s'est terminée en octobre 2004. Elle conclut à la faisabilité d'un « tram-train » articulé sur trois branches, reliant les trois villes entre elles et connectant directement les pôles de développement de Marin, de Boudry et du Crêt-du-Loche. Des temps de parcours diminués de moitié et une cadence multipliée par quatre par rapport à aujourd'hui caractérisent le TRANSRUN. Son coût est estimé entre 400 et 600 millions de francs. L'année s'est terminée sur l'envoi au Grand conseil d'un rapport accompagné d'une demande de crédit complémentaire destiné à poursuivre les études en 2005-2006. Parallèlement, l'étude d'avant-projets de tracés a démarré.

### ***Désenchevêtrement des tâches***

La CODETA a achevé ses travaux en début d'année. La solution préconisée dans le domaine des transports publics est celle proposée par l'office, à savoir la suppression de la distinction entre trafic régional et trafic local quant à la participation des communes. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2005, la part communale sera calculée en fonction de la qualité de la desserte, sans séparer lignes régionales et locales. Ainsi, des disparités trop importantes seront enfin corrigées. L'Etat commandera et indemnifiera toutes les prestations et facturera aux communes leur part, équivalant globalement au 50% de l'ensemble du déficit des transports publics neuchâtelois, après soustraction de la part fédérale au trafic régional. Ces dispositions, entérinées par des modifications de la loi sur les transports publics (LTP), ont été adoptées par le Grand conseil en août 2004.

### ***Divers***

Mis à part les domaines d'activité exposés ci-dessus, l'office s'est chargé des 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 2004;
- Conduite de négociations sur l'offre TRV 2005 avec les entreprises partenaires;
- Préparation et envoi des appels d'offres 2006;

- 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 2004;
- Représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TN, TC, TRN, LNM et ARESA.

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

#### **Trafic régional**

La part cantonale à l'indemnité totale pour l'année 2004 demeure à 27%.

Indemnité cantonale concernant le trafic régional voyageurs (TRV) 2004 selon LCF révisée, du 24 mars 1995:

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales	3.492.227.–
Car Postal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales	922.394.–
Car Postal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales	122.769.–
BLS	Ligne intercantonale	1.091.612.–
CJ	Ligne intercantonale	444.916.–
LNM	Lignes intercantionales	298.164.–
TRN	Lignes train et bus neuchâteloises	3.420.090.–
TN	Ligne bus neuchâteloise	262.241.–
TC	Ligne bus Le Locle – La Chaux-de-Fonds	250.830.–
TPF	Ligne intercantonale	163.055.–
NLB		80.000.–
Divers (noctambus, manifestations, etc.)		34.802.–
<b>Total</b>		<b>10.583.100.–</b>
<b>A la charge des communes</b>		
35% de 10.583.100 francs		3.704.085.–
35% de 2.840.900 francs (déficit de l'Onde verte)		994.315.–
<b>Total</b>		<b>4.698.400.–</b>

#### **Trafic urbain**

Participation à 1/3 du déficit 2004 budgétisé par les TN (prix de l'action 3150 francs): 5.247.900 francs.

Participation à 1/3 du déficit 2004 budgétisé par les TC: 2.456.000 francs.

#### **Onde verte**

Manque à gagner de l'Onde verte: 2.840.900 francs, dont 994.315 francs (35%) à la charge des communes du canton.

#### **Crédits d'investissements**

L'OFT a fait parvenir durant l'exercice 2004, 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 24 février 2004</b>		
21.06.2004	Contribution projet BLS système ILTIS	921.000.–
<b>Total</b>		<b>921.000.–</b>

Les dépenses liées à l'étude de la suppression du rebroussement ferroviaire de Chambrelieu et de la faisabilité d'un réseau de tram-train pour le réseau urbain neuchâtelois s'élèvent pour l'exercice 2004 à 348.736 fr.35.

<b>Décret du 28 janvier 2003</b>		
Dépenses 2004	Etude TRANSRUN	348.736,35
<b>Total</b>		<b>348.736,35</b>

### ***Inspection des finances***

Le service de l'inspection des finances de l'Etat a procédé, dans le courant du mois de décembre 2004, à la révision des comptes 2003. L'analyse du compte des investissements a révélé que le remboursement de l'aide versée sous forme de prêt était comptabilisé au crédit d'un nouveau poste d'immobilisation (immobilisation négative). Ce procédé comptable est incorrect étant donné que des prêts remboursables sont indûment amortis. Selon la demande de l'inspection des finances, l'office des transports a donc repris l'historique des conventions signées et a communiqué ces renseignements au service financier. Ce dernier a analysé et apporté les corrections nécessaires aux comptes d'investissements concernés.