

1. OFFICE DES TRANSPORTS

Considérations générales

L'année 2005 a été riche en événements relevant de la politique fédérale des transports, intéressant particulièrement le canton de Neuchâtel. Ces dossiers sont développés ci-dessous. Ainsi, une part importante de l'activité de l'office a-t-elle été consacrée au lobbying et à la collaboration intercantonale.

Trafic longue distance (TLD)

Après l'introduction de la première étape de Rail 2000 et les horaires 2005 du 12 décembre 2004, aucune modification fondamentale n'est à signaler dans le cadre de la planification des horaires pour l'année 2006. Notons toutefois, la prestation supplémentaire du soir au départ de Genève à 21h04 qui circulera en 2006 toute la semaine en direct sur Neuchâtel et Bienne (uniquement le dimanche durant l'année 2005).

L'étude amorcée en 2004 pour l'introduction d'une cadence à la demi-heure sur la ligne du Pied-du-Jura s'est poursuivie avec la remise de propositions concrètes d'horaire auprès de l'entreprise CFF pour consultation. Les visions, parfois contradictoires de chacun des partenaires, rendent difficiles l'élaboration d'un horaire de compromis. Néanmoins, nous sommes confiants que les avantages d'offrir à la clientèle une liaison toutes les demi-heures avec les principales agglomérations suisses saura motiver les partenaires pour une réalisation rapide de ce projet. A noter que les variantes développées ne nécessitent pas d'investissement disproportionné.

Trafic régional voyageurs (TRV)

Malgré les décisions concernant le budget 2006, les horaires 2006 sont des horaires de reconduction des prestations de 2005, mis à part quelques adaptations de l'ordre de la minute pour améliorer l'une ou l'autre correspondance.

L'introduction du nouveau concept horaire avec 2 paires de courses entre les Montagnes neuchâteloises est ressentie de manière très positive par les usagers. Les comptages effectués par les entreprises de transport permettront de tirer un premier bilan de fréquentation d'ici à mars 2006.

Conscient des graves problèmes de circulation rencontrés en ville du Locle et surtout soucieux d'améliorer nos relations transfrontalières, un train supplémentaire direct Morteau – Le Locle – La Chaux-de-Fonds a été introduit. Nous espérons une amélioration notable de la fréquentation sur cette ligne.

Trafic urbain

La mise en place du budget 2006, antérieur aux accords déjà convenus avec les entreprises de transport a nécessité quelques adaptations d'horaires et de prestation au niveau du trafic urbain.

Infrastructures

Bümpliz Nord – Niedrebottigen / Anet – Pont-de-Thielle

Septembre 2005, le Grand Conseil neuchâtelois a accepté un crédit de 12.190.000 francs pour couvrir la part du canton de Neuchâtel pour la réalisation des projets de doublement de voie entre Bümpliz-Nord – Niedrebottigen et Anet – Pont-de-Thielle sur la ligne ferroviaire Berne – Neuchâtel.

Ces projets permettront, à l'horizon des horaires 2008, d'améliorer notablement les transports ferroviaires avec la Ville fédérale. Effectivement, la ligne actuelle, essentiellement à simple voie, offre des performances insuffisantes. Ces améliorations d'infrastructure permettront un gain de sept minutes sur le parcours de Neuchâtel à Berne et d'améliorer la cadence aux heures de pointe. Par ailleurs, elles contribueront à assurer l'avenir du TGV Berne – Paris via Neuchâtel en permettant à ces trains de gagner près de 10 minutes. De bonnes liaisons tant avec la France qu'avec Berne sont indispensables à l'économie neuchâteloise tournée vers l'extérieur.

Rosshäusern – Gümmenen

La Confédération a décidé d'octroyer un crédit de 100 millions de francs pour l'amélioration de la ligne Berne – Neuchâtel dans le cadre des relations ferroviaires internationales à grande vitesse. Les moyens mis à disposition à l'entreprise BLS AG en 2004 par les cantons partenaires pour anticiper l'octroi de ce crédit ont permis d'élaborer l'avant projet du doublement de voie Rosshäusern – Gümmenen, comprenant notamment un nouveau tunnel à double voie entre Rosshäusern et Mauss et un nouveau viaduc entre Mauss et Gümmenen.

Halte –du Crêt-du-Loche

La procédure d'approbation des plans a été lancée fin 2005. Une demande de crédit sera déposée auprès du Grand Conseil neuchâtelois printemps 2006.

Conférences régionales des transports (CRT)

Selon la loi sur les transports publics, il est institué des conférences régionales des transports, composées des représentants des communes. Après consultation auprès de communes, six CRT ont été instaurées, à savoir l'agglomération de Neuchâtel, l'Entre-deux-Lacs, la Béroche, le Val-de-Travers, le Val-de-Ruz et les Montagnes neuchâteloises. Les premières séances ont pu être organisées à mi-2005 lors desquelles nous avons validé le fonctionnement et la composition de ces organes consultatifs. Nos premières expériences dénotent un intérêt marqué de la part des communes d'être associées et directement consultées dans la démarche de planification des transports publics.

Collaboration intercantonale

Par le biais de diverses associations, l'office participe à plusieurs projets intercantonaux dans le domaine des transports publics, dont les principaux sont mentionnés ci-dessous.

Conférence transjurassienne (CTJ)

Suite des travaux sur l'observatoire du trafic transfrontalier, suivi de l'action des Etats suisse et français dans le dossier du TGV Neuchâtel – Paris, amélioration des horaires Besançon – La Chaux-de-Fonds, préparation d'un projet de liaison interrégionale Neuchâtel – Besançon.

Espace Mittelland (EM)

Poursuite des contacts avec les compagnies de navigation des Trois-Lacs en vue d'un rapprochement, qui se heurte, notamment, aux conditions de la BSG. A la fin de l'année, l'EM s'est restructuré et le canton de Neuchâtel s'en est retiré. Le chef de l'office participera cependant ponctuellement aux travaux du groupe de travail « transports publics », à des fins de coordination.

OuestRail

Riche activité pour cette association qui justifie les attentes placées en elle à sa création. Travail avec les parlementaires fédéraux sur les dossiers des liaisons TGV et de la deuxième étape de la

réforme des chemins de fer, organisation d'un séminaire sur le transfert des marchandises de la route au rail.

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)

M. P. Hirschy, alors chef du DGT, a cédé la présidence de la CTSO en mai à la fin de son mandat. La CTSO a traité des liaisons TGV et de la deuxième étape de la réforme des chemins de fer.

Trafic transfrontalier et liaisons avec le réseau TGV

Le traitement parlementaire de ce dossier très important pour Neuchâtel s'est achevé en février 2005 par l'acceptation par l'assemblée fédérale d'un crédit finalement porté à 1,09 milliards de francs pour l'amélioration des liaisons TGV avec la France notamment. Il s'agit d'un grand succès pour le lobbying de 18 cantons dont Neuchâtel. Le maintien à moyen terme du TGV Neuchâtel – Paris est ainsi assuré. Dès cette décision connue, l'office s'est engagé, notamment au travers de la CTJ et de la Fédération du Transjuralpin pour que les mesures décidées soient mises en oeuvre rapidement. Le prolongement de la ligne de Berne vers Interlaken est également souhaité. Par ailleurs, en complément à l'offre TGV, des liaisons directes Berne – Neuchâtel – Besançon sont à l'étude avec les CFF et la SNCF.

Réforme des chemins de fer 2^{ème} étape

Le 23 février 2005, le Conseil fédéral a mis en consultation son message au sujet de la 2^{ème} étape de la réforme des chemins de fer. En plus de nombreuses modifications législatives unanimement jugées pertinentes, il contenait une proposition de division du réseau ferroviaire en deux parties. Selon cette idée, les lignes principales auraient dû être à l'avenir financées entièrement par la Confédération, tandis que le réseau secondaire aurait été entièrement à charge des cantons. Pour le canton de Neuchâtel, plusieurs lignes, à voie étroite notamment, auraient relevé du réseau secondaire, ce qui aurait occasionné pour l'Etat une charge supplémentaire de plus de 2 millions de francs chaque année.

Ces propositions ont suscité une grande controverse qui n'a pourtant pas fait changer d'avis le Conseil fédéral. Heureusement, en fin d'année, les Chambres fédérales ont successivement décidé de ne pas entrer en matière sur ce projet, qui se voit donc retardé d'environ deux ans.

Financement du trafic d'agglomération

Le message du Conseil fédéral sur le Fonds pour le trafic d'agglomération et le réseau des routes nationales (Fonds d'infrastructure) a été mis en consultation en avril 2005. Ce projet prévoyait un fonds d'urgence pour les projets de transport public prioritaires (doté d'environ 2 milliards de francs) et un fonds des infrastructures pour le reste des projets et notamment l'achèvement du réseau des routes nationales, doté d'environ 18 milliards de francs sur 20 ans. Suite aux documents remis par le canton à Berne, le projet TransRUN était inclus dans la liste des projets dits prioritaires. Suite à la consultation, le Conseil fédéral a adopté le 2 décembre un message quelque peu modifié : il ne comprend plus qu'un seul fonds mais présente une liste de projets prioritaires pour lesquels un premier crédit d'engagement doit être voté rapidement. Malheureusement, les critères choisis, et notamment le fait de pouvoir lancer les travaux en 2008, font que le TransRUN ne fait plus partie de cette liste. Ayant sollicité une rencontre, les chefs du DGT et du DEC se sont vus confirmer par le secrétaire général du DETEC l'intérêt de la Confédération pour TransRUN et les chances de financement fédéral, qui demeurent intactes.

TransRUN et RUN

Le rapport envoyé au Grand Conseil à fin 2004 a été traité lors de la session de mars 2005. Il a rencontré un bon accueil et le crédit d'étude de 1,3 million de francs a été accepté. Ainsi, le Grand Conseil apporte une nouvelle fois son soutien à cet ambitieux projet. Conformément aux

conclusions du bureau d'ingénieurs mandaté, deux variantes de tracé pour une nouvelle ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds doivent être approfondies, l'une directe et souterraine, passant par Cernier, l'autre évitant le rebroussement de Chambrelieu et passant par Corcelles. Suite à cette décision, les études se sont poursuivies, en particulier sous l'angle de la faisabilité économique et du rapport avantages/coût.

L'office a été fortement impliqué en 2005 dans les différents processus d'établissement de contrats RUN et ses représentants ont assisté à de nombreuses séances de groupes de travail technique. Sur le littoral neuchâtelois, l'office pilote pour le compte du RUN l'étude d'un schéma de développement des transports publics, qui doit mettre en évidence les mesures prioritaires à inscrire dans le contrat.

Fusion TC-TRN

Jusqu'à mi 2005, TC SA exploitait les réseaux urbains de La Chaux-de-Fonds et du Locle. TRN SA exploitait les chemins de fer des Montagnes Neuchâteloises et les réseaux régionaux du Val-de-Ruz et du Val-de-Travers. Par décision des assemblées générales de ces deux sociétés en juin 2005, la fusion est réalisée avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2005. Ce processus, salué et soutenu par l'Etat, poursuit la consolidation de la structure des entreprises de transport neuchâteloises.

Mise en œuvre du désenchevêtrement des tâches

Adopté en 2004, le désenchevêtrement des tâches dans le domaine des transports publics implique un nouveau système de financement, entré en vigueur au 1er janvier 2005. Selon ce nouveau système, le canton couvre les coûts de toutes les lignes, urbaines et régionales, et refacture la moitié de ces frais aux communes selon une nouvelle clé de répartition. En 2005, l'office a donc élaboré cette clé en plusieurs étapes et en a discuté avec les communes.

Onde Verte

Communauté tarifaire intégrale

Après deux années de travaux en collaboration avec le bureau d'ingénieurs Rapp Trans AG, le Comité de coordination Onde Verte a conclu l'étude de faisabilité pour le canton de Neuchâtel d'une communauté tarifaire intégrale (CTI). Le rapport a été transmis pour consultation aux Conseils d'administration des entreprises et au DGT.

Du point de vue de l'office, la CTI est globalement favorable à la clientèle. Elle offre une solution simple, équitable et économique tout en lui laissant la liberté du choix du moyen de transport. L'avantage d'un système global et intégral doit surpasser les différents historiques et politiques qui se sont manifestés durant plus d'un siècle de l'histoire des transports, notamment en ce qui concerne les écarts tarifaires significatifs entre le trafic urbain et le trafic régional.

Le département a pris connaissance du rapport de synthèse et continue de soutenir la mise en place d'une CTI "Onde Verte". La majorité des entreprises a également répondu favorablement à la consultation. En l'état actuel du projet, le Conseil d'administration de la Compagnie des transports publics du littoral neuchâtelois (TN) a néanmoins émis un avis défavorable, notamment en ce qui concerne les répercussions sur la tarification avantageuse des lignes urbaines du littoral. Le projet d'une communauté tarifaire intégrale reste cependant d'actualité. L'office continue de tout mettre en œuvre pour une mise en place aussi rapide que possible de cette innovation.

Tarifcation

Pour atteindre l'objectif budgétaire fixé dans le domaine des transports publics pour l'année d'horaire 2006, le Conseil d'Etat a décidé de proposer la réduction de 550.000 francs de sa subvention à la communauté tarifaire cantonale Onde Verte pour l'année 2006, la faisant passer

de 2.840.900 francs à 2.290.900 francs. Cette réduction a été compensée par une hausse tarifaire de l'ordre de 5% à 7% dès le 11 décembre 2005.

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 2006;
- conduite de négociations sur l'offre TRV 2006 avec les entreprises partenaires;
- conduite de négociations sur l'offre urbaine 2006 avec les entreprises partenaires;
- préparation et envoi des appels d'offres 2007;
- 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 2005;
- 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

Préparation offre 2006

Dans le cadre de l'élaboration du budget 2006, le Conseil d'Etat a présenté la réduction linéaire des subventions dans son rapport 05.041, du 26 septembre 2005. Pour ce qui concerne les subventions versées aux entreprises de transport, le Conseil d'Etat a fixé le taux de réduction à 4%. Cette réduction des subventions concerne trois catégories de bénéficiaires: les entreprises exploitant des lignes régionales, les entreprises exploitant les lignes urbaines ainsi que la communauté tarifaire Onde Verte.

En raison des processus internes aux entreprises de transport et du nombre de partenaires concernés, les prestations du trafic régional pour l'année 2006 ont été arrêtées entre l'office, la Confédération, les cantons voisins et les entreprises concernées en juin 2005, avec des indemnités 2006 en nette diminution par rapport à cette année. Les mesures de réductions budgétaires décidées par le Conseil d'Etat pour 2006 étant intervenues après ces accords, elles ne pouvaient plus concerner le secteur des lignes régionales, en particulier en raison des délais légaux. Pour atteindre l'objectif budgétaire fixé, des économies supplémentaires par rapport aux besoins affichés en début d'année ont ainsi été demandées aux entreprises exploitant les lignes urbaines.

De plus, la subvention de l'Etat à l'abonnement communautaire Onde Verte a été réduite d'un montant de 550.000 francs comme décrit précédemment.

Trafic régional et local

La part fédérale de l'indemnité concernant le trafic régional pour l'année 2005 demeure à 73%, respectivement 27% pour la part cantonale selon l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR).

Depuis le 1er janvier 2005, la part cantonale de la subvention (indemnité) concernant le trafic régional et l'indemnité totale concernant le trafic local sont supportées à 50% par l'Etat et à 50% par les communes selon la répartition prévue par la Loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} octobre 1996.

Onde verte

Depuis cette même date, le montant de la subvention à la communauté tarifaire Onde Verte est également pris en charge à 50% par l'Etat et à 50% par les communes.

Indemnité cantonale concernant le trafic régional voyageurs et le trafic local ainsi que la subvention à la communauté tarifaire Onde Verte selon LCF révisée du 24 mars 1995 et LTP du 1^{er} octobre 1996:

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales	4.440.903.–
Car Postal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales	1.011.372.–
Car Postal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales	114.934.–
BLS	Ligne intercantonale	1.094.384.–
CJ	Ligne intercantonale	372.280.–
LNM	Lignes intercantionales	322.802.–
TRN	Lignes train et bus neuchâteloises	3.456.540.–
TRN	Lignes urbaines	7.622.000.–
TN	Ligne bus neuchâteloise	1.421.777.–
TN	Lignes urbaines	14.626.420.–
TC	Ligne bus Le Locle – La Chaux-de-Fonds	252.990.–
TPF	Ligne intercantonale	161.800.–
NLB		80.000.–
Divers (Noctambus, manifestations, etc.)		15.058.–
Total		34.993.260.–
A la charge des communes		
50% de 34.993.260 francs		17.496.630.–
50% de 2.840.900 francs (déficit de l'Onde verte)		1.420.450.–
Total		18.917.080.–

Le dépassement de l'enveloppe cantonale pour le trafic régional représente 213.324 francs et a été imputé sous la rubrique CFF lignes neuchâteloise et intercantionales.

Mesures urgentes

Pour ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, trois demandes de dérogation à l'arrêté du Conseil d'Etat du 17 août 2005 concernant les mesures urgentes pour améliorer la clôture des comptes 2005 ont été adressées au Conseil d'Etat pour un montant total de 36.900 francs.

Ce montant a été entièrement compensé par une diminution des dépenses au niveau du compte 364.400 "Entreprises de transports". Ces demandes concernent le groupe 31 "Biens, services et marchandises" (article 3, alinéa 4, de l'arrêté).

Les dépenses d'investissement ont fait l'objet d'une demande de dérogation pour le versement du premier acompte pour le doublement de la voie entre Bümpliz-Nord – Niederbottigen et Anet – Pont-de-Thielle, selon la 22^{ème} convention BLS.

Crédits d'investissements

L'OFT a fait parvenir durant l'exercice 2005, sur la base des dispositions de l'article 56 LCF et des conventions établies, des demandes de paiements en faveur des compagnies suivantes:

Décret du 29 septembre 2005		
19.12.2005	1 ^{er} acompte sur 22 ^{ème} convention BLS	1.000.000.–
Total		1.000.000.–
Décret du 29 juin 1993		
16.09.2005	3 ^{ème} acompte sur 8 ^{ème} convention CJ	37.200.–
14.03.2005	Financement de la 20 ^{ème} convention BLS	16.551.–
Total		53.751.–

Les fonds nécessaires au financement de la 20^{ème} convention BLS ont été prélevés sur le solde de la 7^{ème} convention conclue le 24.12.1999 sur la base de l'art.56 LCdF.

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 2005 à 173.706 fr. 45.

Décret du 28 janvier 2003		
Dépenses 2005	Étude TransRUN	173.706,45
Total		173.706,45

Les dépenses liées à l'étude Microrecensement transports 2005 s'élèvent pour l'exercice 2005 à 97'999 fr.95.

Dépenses 2005	Microrecensement transports 2005	97.999,95
Total		97.999,95