

1. OFFICE DES TRANSPORTS

Considérations générales

L'année 2008 a eu comme point fort le développement des prestations dans le trafic régional et longue distance. Le développement s'est effectué dans le prolongement de ce qui a été réalisé en 2007. Des faiblesses de l'offre en transports publics ont pu être gommées, nous avons pu notamment améliorer sensiblement l'offre dans la région de la Béroche. Les relations en direction de Berne ont été revues avantageusement pour la majorité des destinations du canton, des gains de temps importants sont ainsi réalisés par les pendulaires. A noter : la mise en service de la nouvelle ligne de bus de l'Entre-deux-Lacs, Le Landeron – Marin.

Les projets en cours, TransRUN, projet d'agglomération, nous obligent d'intensifier le lien entre l'aménagement du territoire et toutes les formes de mobilité. Pour pouvoir notamment donner suite à ces exigences, un poste d'ingénieur en transport a été demandé et obtenu. En 2008, l'office se trouve encore dans une situation où l'effectif ne permet pas de donner suite à toutes les exigences. Par exemple le domaine statistique, au sens large du terme, n'a pas pu être traité. De grands projets ont été poursuivis, l'étude de fusion des entreprises de transport et la communauté tarifaire intégrale. Cette dernière aurait dû être introduite en 2008, pour des raisons diverses il y a eu un report de 6 mois.

Nous avons accueillis trois stagiaires pour des périodes de 3 mois, ces étudiants ont réalisé un stage chez nous dans le cadre de leur master ou thèse. Nous avons pu leur confier des travaux de haut niveau ayant pour sujet le financement du TransRUN, le TGV et le domaine de la statistique. Les rapports de fin de stage étaient de haut niveau et l'expérience très profitable pour toutes les parties.

Trafic longue distance (TLD)

Le processus de négociation avec les CFF pour le renforcement de l'offre grande ligne sur la ligne du Pied du Jura a enfin abouti. Depuis le changement d'horaire de décembre 2008, les CFF division grandes lignes, commanditaires de l'offre entre Neuchâtel et les principales villes suisses, améliorent les prestations entre Neuchâtel – Yverdon – Renens et Lausanne avec l'introduction d'un aller-retour supplémentaire pour les besoins de la clientèle dite pendulaire à l'heure de pointe (départ de Neuchâtel à 6h53, arrivée à Lausanne à 7h40 ; départ de Lausanne à 17h14, arrivée à Neuchâtel à 18h01).

Cette prestation convient tout particulièrement aux étudiants des écoles polytechniques et universitaires qui débutent les cours vers 8h15 à Ecublens. Les cantons de Vaud et Neuchâtel vont continuer d'insister auprès des CFF afin que la planification pour le développement de la cadence à la ½ heure entre Neuchâtel et Lausanne se poursuive dans les meilleurs délais. Ce premier pas démontre la volonté des CFF de développer l'offre sur le Pied du Jura pour répondre à une demande croissante.

Le message du Conseil Fédéral comprenant un montant 5,2 milliards de francs pour le développement futur des projets d'infrastructure du rail (Rail 2000 2^{ème} étape, nouvellement appelé ZEB pour Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte) a été adopté par les chambres fédérales durant la session d'hiver 2008. Cette décision reporte les investissements nécessaires à la réalisation des projets d'extension d'infrastructure indispensable aux besoins des cantons de suisse occidentale, tels la 3^{ème} voie entre Lausanne et Genève ou la deuxième voie entre Gléresse et Douanne sur la ligne du Pied du Jura. Ainsi, la volonté du canton de Neuchâtel d'obtenir une cadence à la demi-heure entre Lausanne, Neuchâtel et Bienne en plus de l'offre horaire en direction de Genève/Genève aéroport (c.f. plan directeur des transports) ne pourra pas être réalisé en première étape. Dans le cadre du même projet, le Parlement a cependant demandé au Conseil Fédéral un message complémentaire en 2010 pour présenter des solutions financières devant permettre de consolider le réseau ferroviaire sur l'ensemble du territoire national (ZEB2).

Trafic régional voyageurs (TRV)

Trains supplémentaires aux heures de pointe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel

La fréquentation des trains aux heures de pointes de la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel est excellente puisque de nombreux voyageurs sont contraints de voyager debout. Pour répondre à ce problème de capacité, mais également pour alimenter en voyageurs les trains grandes lignes cités ci-dessus, le canton a commandé deux trains supplémentaires avec correspondance à Neuchâtel pour Lausanne (départ de La Chaux-de-Fonds 6h19, arrivée à Neuchâtel 6h49 ; départ de Neuchâtel à 18h06, arrivée à La Chaux-de-Fonds/Le Locle 18h38 et 18h47). Une cadence à la demi-heure en relation RégioExpress est ainsi assurée aux heures de pointes.

Actuellement, la gare du Col-des-Roches n'est desservie que par les trains en relation avec Morteau. Dès décembre 2008, cinq paires de trains seront prolongés du Locle au Col-des-Roches et compléteront l'offre de ce secteur. Les problèmes de circulation pour la traversée de la ville du Locle rendent difficile le respect des horaires et des correspondances des bus entre les lignes La Brévine – Le Locle et La Chaux-de-Fonds – Le Locle. Une nouvelle correspondance au Col-des-Roches sera ainsi créée entre CarPostal et les CFF.

Nouveaux horaires Neuchâtel – Berne : une concurrence efficace à la voiture

Depuis 2005, les correspondances en gare de Neuchâtel entre les lignes régionales et la ligne Berne – Neuchâtel se sont fortement dégradées. Courant 2005, le Grand Conseil neuchâtelois ratifiait un crédit urgent de 12 millions de francs pour cofinancer deux projets de doublement de voie. Cette nouvelle infrastructure réalisée permet d'accélérer les RégioExpress Berne – Neuchâtel (33 minutes au lieu de 38'/40' actuellement) et d'améliorer les correspondances en gare de Neuchâtel. A titre d'exemple, la relation La Chaux-de-Fonds – Berne passera de 76 à 65 minutes via Neuchâtel (correspondances de 4 minutes en gare de Neuchâtel assurées) et la relation Fleurier – Berne passera de 1h46 à 1h29.

A relever également la mise en place d'une offre cadencée à la demi-heure le soir entre Neuchâtel et Berne, grâce au prolongement de la S52 de Ins à Neuchâtel lorsque le train TPF en provenance de Fribourg ne circule plus.

Lié aux nouveaux horaires des trains RégioExpress, la correspondance à Ins entre le train TPF Neuchâtel – Fribourg et le RégioExpress Neuchâtel – Berne est rompue. Point noir pour les habitants de Saint-Blaise et Marin qui ne bénéficieront plus intégralement de la cadence à la demi-heure avec Berne. Cet inconvénient sera toutefois limité puisqu'aux heures de pointes les trains de la S52 Berne – Kerzers seront prolongés jusqu'à Ins assurant ainsi la cadence à la demi-heure entre Marin / Saint-Blaise et Berne.

Prolongement des trains de la Béroche vers Yverdon (Lausanne): une offre supplémentaire importante

Grâce à la nouvelle offre 2009, des synergies sont possibles et l'introduction d'une deuxième paire de trains prolongés de Gorgier à Yverdon améliorera la desserte de cette région pour la clientèle dite pendulaire.

Nouvelle relation bus entre Marin et Le Landeron.

En juin 2007, les cantons de Neuchâtel et de Berne ainsi que la Confédération ont lancé un appel d'offre pour l'exploitation de trois lignes de bus, dont la nouvelle ligne entre Marin et Le Landeron. L'entreprise CarPostal a remporté ce marché et en assure l'exploitation. Conformément à la loi sur les transports publics, cette nouvelle ligne fera l'objet d'une période d'essai de trois ans. Durant cette période, le financement est assuré à raison de 50% par L'Etat et 50% par les communes concernées (Marin-Epagnier, Thielle-Wavre, Cornaux, Cressier et Le Landeron). Cette nouvelle offre permet d'offrir de bonnes correspondances avec la ligne Berne – Neuchâtel.

Trafic urbain

Les prestations 2008 sont reconduites en 2009.

Stratégie concernant les appels d'offres pour les prestations « transport par bus »

Une présentation au Conseil des transports a été faite sur le sujet de la stratégie du canton en matière d'appels d'offre pour les prestations de transports publics.

Une systématisation est mise en place. Toute nouvelle ligne de bus, comme toute réorganisation majeure d'un système de transport sera en principe systématiquement mise au concours. Dans le cas de fin de concession, des conventions d'objectifs seront au préalable négociées avec les entreprises de transport. Si les objectifs sont atteints, la concession sera renouvelée sans mise au concours, dans le cas contraire la mise au concours sera effective. Dans le domaine du trafic régional ferroviaire, pour le moment il n'y a pas de mise au concours prévue, sauf en cas de nouvelle concession.

Infrastructures

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

Les 2 projets de doublement de voie ont été terminés dans les délais et ont permis la réalisation de l'offre planifiée (c.f. § Trafic régional voyageurs (TRV) ci-dessus).

Conférences régionales des transports (CRT)

Le premier grand projet initié dans le cadre des CRT a vu le jour dans la région de l'Entre-deux-Lacs avec la mise en exploitation d'une nouvelle ligne de bus entre Le Landeron et Marin. Conformément à la loi sur les transports publics, les communes concernées soit Le Landeron, Cornaux, Cressier, Thielle-Wavre et Marin (dès le 1^{er} janvier 2009 La Tène) ont obtenu un crédit ad-hoc qui leur permet d'assurer leur contribution aux coûts non-couverts de la ligne durant la période d'essai de 3 ans. D'autres projets de nouvelles lignes de transport sont en cours de négociation dans le cadre des CRT et pourraient voir le jour au prochain changement d'horaire de décembre 2009.

Après maintenant 3 ans d'existence, les CRT répondent pleinement à nos attentes d'une plateforme de travail et de consultation entre les communes et l'Etat pour le développement de l'offre en transport public.

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)

Une mobilisation transfrontalière et intercantonale a été nécessaire pour défendre la liaison TGV Berne – Paris via Neuchâtel.

La CTJ a été la plateforme de discussions entre tous les partenaires au sujet des thèmes suivants :

- Pérennisation des relations TGV entre Berne et Paris, insertion au système TGV Rhin-Rhône

- Poursuite de l'élaboration du projet de relation régioexpress (RE) : (Berne) – Neuchâtel – Pontarlier – Besançon
- Développement de la ligne La Chaux-de-Fonds – Morteau – Besançon

OuestRail

Comme en 2007, en 2008 la quasi totalité des travaux d'OuestRail a été dévolu au lobbying du projet ZEB afin d'y inclure les options de développement dans la réalisation de base. Malheureusement, la réalité financière a eu raison de nos revendications et ZEB sera réalisé en 2 étapes. Grace au dynamisme des parlementaires romands, les projets qui concernent l'ouest de la Suisse sont listés et seront réalisés et financés, certes pas dans le délai acceptable mais c'est un pas important qui a été fait. Le Conseil fédéral donnera son message au parlement en 2010 sur ce projet qui deviendra alors rail 2030. Dans l'intervalle, il n'y aura pas d'amélioration notable envisageable dans l'ouest de la Suisse.

De toute évidence, cette année 2008 subit le calme avant la tempête. Le financement de l'infrastructure sera le sujet qui occupera le parlement ces prochaines années. Oustrail jouera un rôle important dans la recherche d'alliances indispensables pour créer une majorité dans laquelle la Romandie peut trouver son intérêt. Pour le canton de Neuchâtel, les enjeux sont principalement situés sur le développement de l'infrastructure de la ligne du Pied du Jura.

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)

En 2008, la CTSO, présidée par le conseiller d'Etat vaudois François Marthaler, a été très active et engagée. Elle a fourni un important travail de coordination pour soutenir le travail des parlementaires des cantons romands pour le traitement du dossier du projet ZEB aux chambres. Le dossier, peu rassurant, de cargo CFF a aussi été traité par la CTSO et cette dernière s'est impliquée dans les négociations qui ont fait suite aux annonces de délocalisation et de restructuration.

Trafic transfrontalier et liaisons avec le réseau TGV

Généralités

L'office des transports a été très actif pour organiser un lobbying efficace en ce qui concerne le maintien, voir le développement de la liaison TGV Berne – Neuchâtel – Paris. L'enjeu est de démontrer l'utilité incontestable de la liaison actuelle et de se profiler pour un raccordement efficace à la future ligne TGV Rhin-Rhône. Le canton soutient activement la FTJA (Fédération du transjuralpin) dans ses actions visant à soutenir le TGV Berne – Neuchâtel – Paris. Une action d'envergure de la FTJA utile à démontrer le potentiel de la liaison TGV, fortement médiatisée et marquée par la présence de politiciens renommés (Suisses et Français) a été soutenue par l'office des transports.

A court terme, il apparait que notre liaison TGV soit assurée de son maintien. A moyen terme, toutes les informations dont nous disposons confortent notre stratégie : il faut motiver le développement de la liaison (meilleurs horaires) et se battre pour un développement, rien n'est acquis.

Développement futur

Les travaux sur sol français pour l'électrification et la correction du tracé qui devraient permettre d'accélérer de 15 minutes les relations TGV de Paris à Neuchâtel ne seront effectifs qu'au changement des horaires 2010 (décembre 2009).

La fréquentation de la ligne Morteau – Le Locle – La Chaux-de-Fonds ne cesse de croître ce qui est réjouissant. Durant la période hivernale, la capacité, pourtant assurée par une double rame X73500, soit 160 places assises environ, n'est plus suffisante et certains voyageurs français sont contraints de voyager debout. Notons la mise en place par la région Franche Comté d'une nouvelle

offre bus entre Valdahon et Morteau d'une part et d'une autre entre Gilley et Morteau d'autre part, avec correspondance sur le train. Des solutions pour augmenter la capacité deviennent nécessaires pour 2010.

Le groupe de travail pour l'étude d'une liaison entre Neuchâtel – Pontarlier et Besançon s'est réuni plusieurs fois en 2008. Le matériel roulant bi-fréquence actuellement utilisé à Bâle pour des relations transfrontalières ne sera pas disponible pour décembre 2009. D'autres pistes de réflexion pour assurer une offre Besançon – Neuchâtel à cet horizon sont en cours.

TransRUN et RUN

Les négociations des contrats région dans le cadre du projet RUN se sont poursuivies en 2008. L'office des transports fait le lien entre les objets des contrats et les réalités techniques et financières. Des fiches transports dont le contenu fait état de différents projets de développement de transports publics ont été négociées. L'office des transports a remis ses prises de position concernant le contenu matériel des fiches à l'attention des négociateurs.

Onde Verte

Pour l'ensemble de l'année, les recettes liées à la vente des abonnements s'élèvent à 15.855.654 francs, en augmentation de 798.615 francs (+5.3% par rapport à 2007) alors que les tarifs n'ont pas augmenté entre les deux exercices soumis à comparaison.

Produits cumulés	2007	2008	Différence	Différence %
CHF	15.057.039	15.855.654	798.615	5.3%
Hebdomadaires	2007	2008	Différence	Différence %
Unités	1.954	2.323	369	18%
Mensuels	2007	2008	Différence	Différence %
Unités	107.862	113.809	5.947	5.5%
Annuels	2007	2008	Différence	Différence %
Unités	14.930	15.397	467	3.1%

A noter qu'Onde Verte n'applique pas encore les principes d'échéance et d'annualité.

Tarifcation

Les prix des abonnements Onde Verte n'ont pas été modifiés.

Abonnement « pic de pollution »

Lorsque la concentration d'ozone dans l'air, respectivement le taux de particules fines atteint sa « valeur d'information », les cantons romands, de manière concertée, donnent un signal d'alerte à la population. Afin d'encourager celle-ci à utiliser autant que possible les transports public. Onde Verte met alors en vente un abonnement spécial, flexible et à prix avantageux, d'une durée de validité de sept jours, reconductible. Pendant dix jours, dans la seconde moitié de février, cette offre a été proposée à la population en raison d'un taux élevé de particules fines. Ce fut la seule situation en 2008.

Communauté tarifaire intégrale

La date d'introduction de la Communauté tarifaire intégrale (CTI), initialement envisagée pour le 14 décembre 2008, est désormais fixée au 1er juin 2009. Ce délai doit permettre d'assurer la fiabilité

technique des systèmes délivrant les titres de transport. Afin d'assurer la qualité du produit à disposition de la clientèle, il a ainsi été jugé préférable de repousser son introduction.

La CTI a fait l'objet d'une large information lors d'une conférence de presse en novembre 2008 qui a permis de renseigner la population sur les nombreux avantages de la nouvelle tarification, du nouveau zonage et sur l'apport d'un tel système pour l'utilisateur des transports publics. Cet effort d'information sera encore poursuivi avant la date d'entrée en vigueur de la CTI.

Préparation offre 2009

L'augmentation des contributions fédérales au trafic régional voyageurs (TRV) pour l'année d'horaire 2009 s'est limitée à +0.5% ou 209.197 francs. La quote-part cantonale 2009 est donc limitée à 42.048.607 francs.

Au vu de la situation financière du canton, il a été décidé de se maintenir dans la mesure du possible à ce plafond tout en profitant au maximum de l'effet de levier de la contribution fédérale au TRV. Ceci d'autant plus que la subvention Onde Verte de 2.840.900 francs et les effets de la nouvelle « communauté tarifaire intégrale » (CTI) sont dorénavant pris en charge dans le cadre de la commande des prestations TRV.

Ainsi, tout a été mis en œuvre pour que le budget 2009 se situe dans les limites de l'enveloppe prévue au titre des transports dans le cadre de la procédure budgétaire de l'Etat.

La procédure d'offre 2009 a toutefois permis de dégager les moyens nécessaires au renforcement de l'offre actuelle et l'introduction de la CTI au 1^{er} juin 2009. L'office des transports a également su dégager les moyens pour l'introduction de nouvelles lignes pour l'horaire 2009.

Résultat 2008

Trafic régional

Avec l'entrée en vigueur de la RPT, la part fédérale de l'indemnité concernant le trafic régional pour l'année 2008 passe à 50%, respectivement 50% pour la part cantonale selon l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR).

Comme le Conseil d'Etat a décidé de ne pas reporter l'effet de la RPT sur les communes, l'Etat prend en charge 46% de la part cantonale de la subvention (indemnité) concernant le trafic régional à savoir 10.462.384.40 francs; le solde de 12'281'929.60 francs est supporté à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la Loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} octobre 1996.

Trafic local

La subvention (indemnité) concernant le trafic local à savoir 23'156'117 francs est supportée à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la Loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} octobre 1996.

Onde verte

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.

Part communale au « pot commun »

Pour l'année d'horaire 2008, la part des communes relative au trafic voyageurs régional et local et à l'Onde verte, égale au 50% de 38'398'946.60 francs selon LTP se monte donc à 19'199'473.30 francs.

TRV et IS	Part cantonale y compris RPT	22.744.314.00
RPT	= 46% x 22.744.314.00 = 10.462.384.40	- 10.462.384.40
TRV et IS	hors RPT	12'281'929.60
TU		23'156'117.00
NLB	Ligne touristique	80'000.00
Onde verte	Subvention	2.840.900.00
Onde verte	Communication	40.000.00
Total « pot commun »		38'398'946.60
50% à la charge des communes		19'199'473.30

Près de la moitié des indemnités versées en 2008 (47.4%) concerne le trafic urbain. Le trafic régional voyageurs représente approximativement la même part (46.5%).

CFF	Lignes neuchâtelaises et intercantionales (TRV)	7.930.524.00
Car Postal Delémont	Lignes neuchâtelaises et intercantionales (TRV)	1.737.944.00
Car Postal Yverdon	Lignes neuchâtelaises et intercantionales (TRV)	246.819.00
BLS	Ligne intercantonale (TRV)	1.048.518.00
BLS	Ligne intercantonale (TRV IS)	843.630.00
CJ	Ligne intercantonale (TRV)	395.353.00
CJ	Ligne intercantonale (TRV IS)	293.627.00
LNM	Ligne intercantonale (TRV)	516.037.00
TRN	Lignes neuchâtelaise (TRV)	5.568.500.00
TRN	Lignes neuchâtelaises (TRV IS)	1.350.500.00
TRN	Lignes neuchâtelaises (TU)	8.089.600.00
TN	Lignes neuchâtelaise (TRV)	2.444.808.00
TN	Ligne neuchâtelaise (TRV IS)	97.684.00
TN	Lignes neuchâtelaises (TU)	15.066.517.00
TPF	Ligne intercantonale (TRV)	270.370.00
NLB	Ligne touristique	80'000.00
Onde verte	Subvention	2.840.900.00
Onde verte	Communication	40.000.00
Total y compris RPT		48.861.331.00
RPT		-10.462.384.40
Total « pot commun »		38'398'946.60
50% à la charge des communes		19'199'473.30

TU = Trafic Urbain

TRV = Trafic régional voyageurs

TRV IS = Trafic régional voyageurs/Infrastructure

Comme l'année d'horaire 2008 se termine le 13 décembre 2008, il s'agit de prendre en compte les 18 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2008. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2008 sont les suivants:

364 400 « Entreprises de transports »	48.861.331.-
Indemnités comptabilisé en 2007	- 3.100.000.00
Indemnités à payer (env. 5% du budget 2009)	2.600.000.00
364 400 « Entreprises de transports » y compris délimitation	48.361.331.00

462 300 « Part communale entreprises de transports »	19.199.473.30
Part communale comptabilisé en 2007	- 1.200.000.00
Part communale à recevoir (env. 5% du budget 2009)	1.000.000.00
462 300 « Part communale entreprises de transports » y compris délimitation	18.999.473.30

Lignes à l'essai et associations

TN	Ligne 11 à l'essai	204.906.00
TN	Association (Noctambus)	14.329.95
CarPostal	Association (Biaufond)	13'808.00
Ville de Neuchâtel	Association (Neuchâtel roule)	5.540.00
TN	Association (Snowbus)	2.921.00
CFF	Association (Fête des vendanges)	2.000.00
Total		243.504.85

Comme l'année d'horaire 2008 se termine le 13 décembre 2008, il s'agit de prendre en compte les 18 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2008. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2008 sont les suivants:

364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »	243.504.85
Part communale comptabilisé en 2007	14.000.00
Part communale à recevoir (env. 5% du budget 2009)	- 14.000.00
364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »	243.504.85

Crédits supplémentaires de fonctionnement

Une demande de crédit supplémentaire d'un montant de 2.500 francs a été acceptée pour la rubrique 317 000 "Déplacements". Ce montant sert à couvrir les dépenses non prévues au budget 2008.

Une demande de crédit supplémentaire d'un montant de 90.000 francs a été acceptée pour la rubrique 318 000 "Mandats expertises études". L'introduction de la communauté tarifaire intégrale CTI a été reportée de 6 mois. Ainsi, les 100.000 francs initialement prévus sous la rubrique 364 800 pour sa promotion ont servi au financement du mandat de M. Armand Blaser le chef de projet CTI. Le financement de ce mandat était initialement prévu dans le cadre du crédit d'investissement de 400.000 francs accordé le 26 mai 2008.

Crédits supplémentaires d'investissements

Une demande de crédit supplémentaire d'un montant de 50.400 francs a été acceptée pour régler le solde de la 17^{ème} convention BLS du 14 juin 2004 (voir rapport 04.008 du CE au GC du 1^{er} décembre 2003 et courrier de l'OFT du 21 décembre 2006) que la BLS SA a tardé à réclamer.

Toutes les demandes de crédits supplémentaires ont été entièrement compensées par d'autres rubriques au sein de l'OCTR.

Etudes (509 000)

Poursuite et approfondissement du projet TransRUN du 15 mars 2005 (N° d'ordre 1000676)	
Grandjean Nicolas (coordination générale)	57.540.00
R. Schindler (coordination financement)	20.589.00
AJS	11.678.00
TBF	19.503.00
Ernst Basler	37.571.00
La Compagnie B. de Rothschild SA	89.685.00
Logatto Anthony (Stagiaire)	8.683.00
Metron Verkehrsplanung AG Brugg	11.836.00
Pricewaterhouse	3.847.00
Vallat Patrick	30.003.00
Divers	1.557.00
Total 2008	292.492.00

Microrecensement du 16 février 2005 (N° d'ordre 10 00657)	
EPFL Analyse des données	60.700.00
CBVA Recrutement ingénieur en transport	6.456.00
Total 2008	67.156.00

Fusion transports publics du 1^{er} septembre 2008 (N° d'ordre 3000366)	
TCFG Projet Chasseron	120.388.60
Total 2008	120.388.60

Subventions accordées aux sociétés d'économie mixte (564 000)

Introduction CTI du 26 mai 2008 (N° d'ordre 300036 2)	
Polygone (communication)	125.676.80
Polygone (site Internet)	52.422.70
Rapp Trans (calcul variantes)	49.411.25
CFF Prisma (introduction des données)	53.348.10
Divers (imprimerie)	20.384.30
Total 2008	301.243.15

Halte du Crêt-du-Loclé du 1er novembre 2006 (N° d'ordre 3000327)		
20.11.2007	Convention CFF	177.195.40
Total 2008		177.195.40

Par ailleurs, l'OFT a fait parvenir durant l'exercice 2008, sur la base des dispositions de l'article 56 LCF et des conventions établies, des demandes de paiements en faveur des compagnies suivantes:

Système ILTIS ligne BE-NE selon décret du 24 février 2004 (N° d'ordre 3000323)		
21.12.2006	17 ^{ème} convention BLS (solde)	50.447.00
Total 2008		50.447.00

Doublement de voie sur la BN selon décret du 29 septembre 2005 (N° d'ordre 3000345)		
11.07.2008	22 ^{ème} convention BLS	1.464.000.00
21.11.2008	22 ^{ème} convention BLS	549.000.00
31.12.2008	22 ^{ème} convention BLS	439.200.00
Total 2008		2.452.200.00

9^{ème} crédit-cadre du 3 octobre 2007 (N° d'ordre 3000361)		
08.12.2008	TN	625.000.00
Total 2008		625.000.00

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 2009;
- conduite de négociations sur l'offre TRV 2009 avec les entreprises partenaires;
- conduite de négociations sur l'offre urbaine 2009 avec les entreprises partenaires;
- préparation et envoi des appels d'offres 2010;
- gestion des crédits pour le projet d'agglomération et TransRUN; transfert de la gestion des crédits pour le projet d'agglomération au SDGT en cours d'année;
- 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;
- calculation et facturation de la part des communes à l'indemnité 2008;
- représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TRN et LNM;
- pilotage du comité de pilotage du projet d'étude de fusion des entreprises de transport TN-TRN;
- Gestion des mandats externes pour les études : TransRUN; développement du système de transport du plateau de Perreux; développement du système de transport du Crêt du Locle; microrecensement.