

DÉPARTEMENT DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE L'ENVIRONNEMENT

1. SERVICE DES TRANSPORTS

1.1. Missions

Le service cantonal des transports (SCTR) a deux missions principales majeures :

- **Commander l'offre** de transport public (TP) auprès des entreprises de transport (ET) et payer les **indemnités** correspondantes avec l'aide de la Confédération et des communes.
- **Planifier** le développement de l'offre TP à court, moyen et long terme (horizon 2030 pour le projet de mobilité) afin de répondre au besoin.

Ces deux missions doivent impérativement être en cohérence avec le plan directeur cantonal (PDC) ainsi que les futurs plans directeurs régionaux (PDR).

Le SCTR, pour accomplir ses missions, est en contact étroit, en Suisse avec les communes neuchâteloises, l'Office fédéral des transports (OFT), les cantons (Berne, Vaud, Fribourg, Jura) et en France avec la Région Bourgogne-Franche-Comté.

1.2. Objectifs annuels

Les objectifs fixés pour l'année 2016 sont :

- finaliser la négociation des indemnités financières avec les entreprises de transport pour les années 2016-2017 ;
- modifier la loi sur les transports publics (LTP) selon le postulat déposé par la commission Mobilité 2030 afin de revoir la répartition financière intercommunale (pot commun) ;
- assurer la planification de l'offre de transport du court jusqu'au long terme. Participer au projet Neuchâtel Mobilité 2030 et aux discussions avec la Confédération sur le programme de développement stratégique 2030 (Prodes 2030) ;
- effectuer le suivi de la mise en œuvre de l'horaire 2016 permettant l'introduction de la cadence demi-heure entre Neuchâtel – La Chaux-de Fonds – Le Locle ainsi que dans le Val-de-Travers ;
- pérenniser la circulation des TER en provenance de Morteau au-delà de 2017.

1.3. Ressources (personnel, finances)

Ressources humaines

Situation EPT		
Situation début 2016	Situation fin 2016	Différence +/-
6.1	6.1	0

Depuis 2015, tous les postes du service sont pourvus.

Finances

Contribution au FIF

La participation des cantons suisses à ce fonds s'élève au total à 500 millions de francs. La part de chaque canton est déterminée en fonction des trains-kilomètres et des voyageurs-kilomètres en trafic ferroviaire. Pour l'année 2016, la participation du canton de Neuchâtel au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) s'élève à 10'674'000 francs. Les cantons contribuent à ce fonds mais ils ne sont plus tenus de verser d'indemnités d'exploitation et de contributions d'investissement aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire.

Trafic régional

Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité s'élève à 26'148'684 francs. Selon l'article 29 de la loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} octobre 1996, nouvellement adaptée au 1^{er} janvier 2016, l'État prend en charge 60% de la part cantonale et le solde de 40% est supporté par les communes.

Trafic local

La subvention (indemnité) concernant le trafic urbain (TU) et le trafic régional voyageurs (TRV) non reconnu par la Confédération, à savoir 26'503'339 francs est supportée également à raison de 60% par l'État et de 40% par les communes. Cette répartition, identique à celle du trafic régional, est prévue par la LTP.

Trafic touristique

En vertu de l'article 40 LTP, le trafic touristique sur les lacs de Neuchâtel et Morat, ainsi que sur le lac des Brenets est subventionné. Pour l'année 2016, les indemnités s'élèvent à 798'000 francs. Ce montant est également à répartir à raison à 60 % à la charge de l'État et à 40% à la charge des communes.

Trains transfrontaliers Régio-Express

La part cantonale à l'indemnité s'est élevée à 670'853 francs en 2016. Le niveau d'indemnité 2016 est pratiquement équivalent à celui de 2015 pour un niveau de prestations identique. Les entreprises contribuent financièrement aux prestations de trains transfrontaliers RE.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Une convention spécifique a été signée avec les CFF pour couvrir les pertes de recettes engendrées sur le trafic grandes lignes (prestations non indemnisées) suite à l'introduction de la communauté tarifaire intégrale. Un montant de 94'878 francs a été versé à cet effet en 2016 et est compris dans le trafic urbain.

Trafic marchandises voie étroite

Une offre a été soumise par l'entreprise conformément à l'ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire de marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMa) et un plafond des indemnités a été autorisé par les commanditaires. Pour l'année 2016, les charges pour le canton de Neuchâtel liées à ces prestations s'élèvent à 9'497 francs.

Part communale 2016 au pot commun

Part cantonale au FIF	Part cantonale	10'674'000
TRV		26'148'684
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	26'503'339
NLB et LNM	Ligne touristique	798'000
Trains transfrontaliers	Part neuchâteloise	670'853
Marchandises, OV et autre		104'375
Total « pot commun » et part cantonale au FIF		64'899'251
40% à la charge des communes		25'959'700
Allègement transitoire des parts communales via fonds d'aide aux communes		-1'300'000
Total à charge des communes après allègement*		24'659'700

Il est à préciser, qu'exceptionnellement pour l'année 2016, un allègement des parts communales de 1,3 million de francs financé par une participation du fonds d'aide aux communes a été souhaité par le Grand Conseil. Cet allègement est effectué suite à une adaptation temporaire pour 2016 de la loi sur les transports publics (LTP) et de la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC) avec comme objectif d'atténuer l'effet du cofinancement des communes au fonds d'infrastructure ferroviaire (voir rapport CE 16.036).

Détail des indemnités par entreprise

Moins de la moitié des indemnités versées concerne le transport urbain (48,07%) et s'établit à un niveau inférieur par rapport à 2015. La part du trafic régional voyageurs représente 48,22% des indemnités totales versées en 2016, soit une proportion supérieure à l'année précédente. Ceci est notamment le fait des indemnités supplémentaires versées pour les adaptations spécifiques de l'horaire 2016 en trafic régional voyageurs.

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	10'703'929
CFF	Contribution d'investissement (halte du Crêt-du-Loche)	22'786
CFF/SNCF	Régio-Express transfrontaliers	670'853
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	2'699'933
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises (TU)	92'504
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	207'591
CarPostal Berne	Lignes intercantionales (TRV)	27'415
BLS	Lignes intercantionales (TRV)	3'767'244
CJ	Lignes intercantionales (TRV), y compris indemnisation du trafic marchandise sur voie étroite (M)	400'857
LNM	Lignes touristiques	699'000
transN	Lignes neuchâteloises (TRV)	8'592'270
transN	Lignes neuchâteloises (TU)	25'974'105
TPF	Lignes intercantionales (TRV)	267'764
NLB	Lignes touristiques	99'000
Total		57'225'251
60% à la charge de l'État		35'535'151
40% à la charge des communes		21'690'100

TU = Trafic urbain

TRV = Trafic régional voyageurs

M = Trafic marchandise

Explications complémentaires :

En vertu de la convention du 31 janvier 2007 entre les CFF et le canton de Neuchâtel concernant la réalisation et l'exploitation de la halte du Crêt-du-Loche, le canton a payé aux CFF en 2016 une indemnité d'exploitation de 22'786 francs. En raison du passage au FIF et suite à des négociations, cette contribution sera financée entièrement par la Confédération dès 2017.

Les prestations transN non reconnues TRV par la Confédération (paires de courses supplémentaires) sont comptées dans le trafic régional voyageurs. Ces prestations supplémentaires commandées par le canton s'élèvent à 708'277 francs.

Lignes à l'essai et associations

transN	Ligne Néode (305) à l'essai	118'906
transN	Ligne Fleurier – Les Ponts-de-Martel à l'essai	31'687
transN	Ligne secteur Littoral ouest à l'essai	539'795
CarPostal	Ligne de Biaufond	13'000
Divers destinataires	Association Snowbus	2'537
Divers destinataires	Association Noctambus	22'000
Divers destinataires	Association NoctamRUN	20'000
Divers destinataires	Velospot 3 villes, Fête des Vendanges et autres mesures d'encouragement	8'000
Total		755'925

Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaire 2016 s'est terminée le 10 décembre 2016, il s'agit de prendre en compte les 21 jours restants lors du bouclage de l'exercice 2016. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2016 sont les suivants :

364 400 « Entreprises de transports »	57'225'251
Indemnités comptabilisées en 2015	-2'977'900
Indemnités à payer (5,75% du budget 2017)	3'250'400
364 400 « Entreprises de transports » y compris délimitation	57'497'751

364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »	755'925
Indemnités comptabilisées en 2015	-40'300
Indemnités à payer (5,75% du budget 2017)	5'600
364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »	721'225

462 300 « Part communale entreprises de transports »	24'659'578
Part communale comptabilisée en 2015	-1'191'100
Indemnités à payer (5,75% du budget 2017)	1'300'100
462 300 « Part communale entreprises de transports » y compris délimitation	24'768'578

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

Un crédit d'engagement de 14,7 millions de francs a été autorisé par le Grand Conseil en date du 29 janvier 2013 pour assurer le versement de prêts et de contributions selon la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (Lhand) aux entreprises de chemins de fer privés. Depuis l'année 2016 et l'introduction du FIF, les cantons ne sont plus tenus de verser de prêts et d'aides financières Lhand pour l'infrastructure. Seules des aides financières Lhand pour le matériel roulant peuvent encore être versées.

Crédit-cadre cantonal infrastructures ferroviaires (n° d'ordre 3 000 409)	
CJ, contribution Lhand* matériel roulant	155'332
Total 2016	155'332

*Lhand : loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés

1.4. Événements principaux

Suivi de l'horaire 2016

Le 13 décembre 2015, le nouvel horaire ferroviaire H2016 est entré en vigueur. La cadence demi-heure a ainsi pu être introduite entre les trois villes Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle. La ligne historique est nouvellement exploitée par les CFF ainsi que la BLS avec prolongement du RégionalExpress (RE) jusqu'à Berne une fois par heure. La cadence de la ligne du Val-de-Travers a également été renforcée, avec un train toutes les trente minutes le matin, à midi et en fin de journée. Plusieurs lignes de bus ont dû être adaptées pour assurer la bonne cohérence du système de transport dans son ensemble.

Les premières semaines suivant l'introduction du nouvel horaire ont été consacrées à l'observation et l'analyse du fonctionnement du système. Les deux adaptations majeures ayant eu lieu en cours d'année sont (par ordre chronologique) :

- les horaires de la ligne de bus 21.120 (Neuchâtel – Rochefort Les Grattes) nouvellement prolongée ont été corrigés : alors que les premiers temps de parcours implémentés entraînaient régulièrement des ruptures de correspondances avec le ferroviaire en gare de Chambrélien, les nouveaux horaires les garantissent désormais ;
- deux « trous à l'horaire » (suppression de la circulation du RE BLS de 09h29 et 14h29) introduits sur la ligne ferroviaire 223 (Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle) pour en garantir la stabilité ont pu être supprimés dès le 12 juin 2016 après que les analyses aient montré le niveau de ponctualité très satisfaisant de la ligne.

Amendement de la loi cantonale sur les transports publics (LTP)

Dès le 1^{er} janvier 2016, les cantons contribuent au fonds d'infrastructure ferroviaire (fonds FIF). Afin de régler le financement annuel des 10,7 millions de francs à la charge du canton de Neuchâtel, la loi cantonale sur les transports publics (LTP) a été adaptée, en modifiant la clé de répartition des charges des transports publics (60% pour le canton, 40% pour les communes). Simultanément à l'adoption de cet amendement de la LTP en décembre 2015, la Commission Mobilité 2030 a déposé le postulat 15.189 visant à revoir les critères de répartition financière intercommunale. L'objectif est de décharger les communes qui, en raison d'une importante offre TP, payent une part substantielle au FIF.

Un groupe de travail avec des représentants des régions ainsi que des services de l'État a été constitué. Il a été décidé de conserver la clé de répartition des charges financières canton/communes 60%/40% et de ne pas introduire de nouveaux critères pour la répartition au pot commun. Par contre, une nouvelle pondération des critères au pot commun a été proposée, soit 40% pour le nombre d'habitants et 60% pour la qualité de desserte. Ainsi, les charges de centre dues aux transports publics sur les communes peuvent être atténuées.

Les communes ont demandé de modifier progressivement la pondération des critères de répartition du pot commun. Il a donc été proposé que l'année 2017 soit une année de transition avec pondération de 30% pour le nombre d'habitants et 70% pour la qualité de desserte.

En plus, il a été convenu d'alléger le pot commun des communes de 1,3 million de francs pour l'année 2016. Par conséquent, une compensation via un prélèvement sur le fonds d'aide aux communes est effectuée. Cette disposition transitoire dans la loi sur le fonds d'aide aux communes (LFAC) est entrée en vigueur rétroactivement le 1^{er} janvier 2016.

Le projet de loi portant modification de la loi sur les transports publics a été adopté au Grand Conseil par 92 voix contre 17, le 6 décembre 2016. Les modifications de la LTP entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

1.5. Activités / Réalisations

Négociation des indemnités

Les négociations avec les entreprises de transport débutées en 2015 se sont terminées en 2016 avec la signature des conventions 2016-2017. Les entreprises ont intégré dans les offres les réductions demandées par la Confédération (-2,5%) ainsi que les hausses tarifaires des titres de transport décidées pour le service direct et la communauté tarifaire Onde Verte pour l'année horaire 2017 (+3% en moyenne).

Il est à préciser que les nouvelles prestations introduites dès l'année horaire 2016 (Léman 2030) ont été reconnues et cofinancées par la Confédération. Un relèvement de quote-part cantonale conséquent a été octroyé par la Confédération à cette occasion (+7,6 millions de francs).

Pour transN, une baisse substantielle a été obtenue suite à des discussions sur les amortissements.

Lignes à l'essai

En 2016, quatre lignes sont à l'essai dans le canton :

- Le canton participe pour la dernière année aux coûts non-couverts de la ligne 21.305 (Gare – Tourbillon) sur le réseau urbain de La Chaux-de-Fonds, sur la base d'une offre réduite ; la ville continue de commander la cadence aux 20' intégrale. L'abandon de l'exploitation en trolleybus des principales lignes urbaines chaux-de-fonnières étant désormais effectif, la ligne 21.302 (Charrière – Gare – Combe-à-l'Ours) est prolongée jusqu'à Tourbillon en remplacement de la ligne 21.305 à partir de l'horaire 2017. La ville, transN et le SCTR ont travaillé ensemble à la construction du nouveau point d'arrêt nécessaire.
- Suite au bilan des fréquentations des deux lignes, les lignes 21.612 et 21.613 reliant la Béroche, Bevaix, Boudry et Cortaillod sont à l'essai pour la dernière année. À compter du changement d'horaire de décembre 2016, les deux lignes seront financées par le pot commun. Une mise au concours pour ces deux lignes est prévue pour mise en œuvre dès l'horaire 2019.
- La période d'essai de la ligne de bus 21.591 entre Fleurier et Les Ponts-de-Martel ayant été prolongée en 2015 avec une offre réduite, la ligne est toujours à l'essai en 2016.

Optimisation de la desserte

Dans le cadre de sa fusion, la commune de Val-de-Ruz a souhaité que l'ensemble de ses enfants du troisième cycle soit scolarisés au collège de La Fontenelle à Cernier. La première phase consiste à scolariser, année après année (i.e. un élève n'est pas déplacé en cours de scolarité), les enfants de la Côtière à Cernier plutôt qu'à Neuchâtel. En termes de transports, cela signifie que les flux d'élèves se divisent dorénavant dans deux directions opposées et que l'offre existant entre la Côtière et Cernier est trop faible. Le SCTR a travaillé avec les élus concernés et transN une grille horaire de la ligne 21.421 (Neuchâtel – Savagnier – Cernier) tenant compte de cette nouvelle hypothèse, ainsi que du non-renouvellement intégral de la commande de tiers de la commune.

Dans le prolongement de l'étude réalisée en 2015 avec la Communauté Urbaine du Littoral neuchâtelois (COMUL) concernant l'électrification de l'avenue des Champs-Montants – mesure de détournement de la ligne de trolleybus 21.107 (Neuchâtel – Hauterive – La Tène) issue du projet d'agglomération 1^{ère} génération – et compte-tenu de l'intérêt avéré de cette mesure, une étude d'avant-projet a été réalisée en 2016 pour obtenir le niveau des coûts.

Le SCTR a mené avec les communes de l'Entre-deux-Lacs une étude visant à optimiser le réseau bus local : constitué de deux lignes (21.130 et 21.131), ce réseau était menacé en raison d'un taux de couverture des coûts trop faible sur la ligne 21.131 (St-Blaise – Enges – Lignièrès) et donc du risque de perdre la subvention de la Confédération. Un groupe de travail assisté d'un mandataire a ainsi pu élaborer une offre claire, sur une seule ligne regroupant la quasi-totalité des deux itinéraires précédents, permettant de répondre à coûts constants aux besoins de la population, en particulier des élèves. Cette nouvelle offre devrait être mise en œuvre à l'horaire 2018.

Au moment de l'élaboration de l'horaire ferroviaire pour 2016 sur la ligne du Val-de-Travers (221), la desserte toutes les trente minutes en période de pointe était effective sur toutes les gares à l'exception de Champ-du-Moulin qui n'était desservi que toutes les heures. Le groupe de travail composé des CFF, du SCTR et de l'OFT mis en place pour le suivi de l'horaire 2016 a finalement trouvé une solution pour desservir cette halte avec tous les trains à partir de l'horaire 2017.

Relation transfrontalière (taskforce, pérennisation des TER)

Axe Morteau – La Chaux-de-Fonds

Courant 2017, le système de sécurité ferroviaire suisse (ZUB + signum) migre vers le système de sécurité européen ETCS (Level 1) qui doit garantir l'interopérabilité entre tous les réseaux européens. Les trains français TER (automotrices X73500) ne sont équipés que de l'ancien système d'arrêt automatique des trains signum non compatible avec l'ETCS. Les travaux de la taskforce ont permis de valider une solution transitoire de 2017 à décembre 2021. Ce délai supplémentaire doit permettre de poursuivre ces travaux qui visent à pérenniser les circulations transfrontalières au-delà de cet horizon. Aucune solution concertée n'a été trouvée au-delà de 2021. Le comité de pilotage franco-suisse (niveau ministériel) a mandaté la taskforce pour un rapport intermédiaire afin de comprendre les raisons qui ont conduit à cette situation de blocage.

Axe Pontarlier – Neuchâtel

L'offre de substitution aux TGV pour les relations Neuchâtel - Paris est dorénavant bien ancrée dans les habitudes des Neuchâteloises et des Neuchâtelois se rendant en France et à Paris notamment. L'axe Neuchâtel – Frasnè – Paris est la porte d'accès au réseau à grande vitesse européen LGV. Le basculement du système de sécurité signum - ZUB au système ETCS en 2017 sur le réseau suisse a également nécessité une intervention du service auprès de la SNCF pour que le signal d'entrée en gare de Pontarlier soit également compatible avec la nouvelle situation. Un groupe de travail a été mis sur pied et des solutions sont actuellement recherchées. Le cofinancement des entreprises de transports aux besoins d'indemnités de la ligne reste un sujet de préoccupation pour les commanditaires. Le financement est cependant assuré pour 2017. Parallèlement les CFF recherchent la possibilité de remplacer les rames NTN bicourant en fin de vie par des Flirts France modernes.

FAIF, Prodes 2030 (groupe de travail régional, espace de planification Arc jurassien)

Suite aux études infrastructurelles menées par les entreprises de transport en 2015 afin de concrétiser les modules d'offre déposés par les cantons, l'année 2016 a été consacrée à l'évaluation par l'OFT de tous les modules sur la base des critères fédéraux suivants : diminution de la surcharge, effet positif sur l'ensemble du réseau, rapport coûts-utilités et adéquation avec les critères de développement territorial suisse. Le groupe d'accompagnement Arc jurassien dirigé par le service neuchâtelois des transports a assuré la coordination des études de sensibilité et d'optimisation des modules. Le message de l'OFT est attendu dans le courant 2017.

Amendement de la loi sur les transports publics (LTP)

Comme énoncé au chapitre 1.4 Événements principaux, la LTP a été modifiée en 2016 en adaptant la pondération des critères de répartition du pot commun, suite au postulat 15.189.

Plan directeur cantonal (PDC) et plans directeurs régionaux (PDR)

En vue de l'adaptation du plan directeur cantonal de l'aménagement du territoire, le SCTR collabore activement avec le SCAT (mise à jour des fiches et du projet de territoire). Le SCTR accompagne également la conception des plans directeurs régionaux (PDR) dans les six régions du canton et participe à toutes les consultations.

Accompagnement du projet d'agglomération

Participant aux groupes de pilotage et d'accompagnement, le SCTR assiste et contribue au processus d'élaboration du projet d'agglomération RUN de troisième génération (PA RUN3). Le dossier final a été déposé à la Confédération auprès de l'ARE à fin novembre.

Participation au groupe de pilotage relatif au plan directeur cantonal de mobilité cyclable

Pour la deuxième étape de la mise en œuvre de la fiche A_27 Promouvoir la mobilité douce, le SCTR s'est associé au SCAT et au SPCH afin d'établir le plan directeur de la mobilité cyclable. Composé par la loi sur la mobilité douce et le plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (lui-même) et ses trois annexes (fiches de détail des itinéraires cyclables, fiches de détail sur les points et pôles d'intermodalité et les principes de conception et d'aménagement des itinéraires cyclables), ce dossier a été mis en consultation auprès des services cantonaux, communes et groupes d'intérêt en octobre.

1.6. Perspectives 2017

Négociation des indemnités

Les indemnités 2017 ont déjà été finalisées pour la période 2016-2017.

Le canton de Neuchâtel, au même titre que les autres cantons commanditaires et la Confédération, a envoyé fin 2016 aux entreprises de transport ses prérogatives pour les offres 2018-2019. Au regard de la deuxième étape du programme d'assainissement des finances cantonales neuchâteloises, il a été demandé aux entreprises de transport qu'elles intègrent dans leurs offres des améliorations d'efficacité avec à la clé des diminutions d'indemnités.

Compte tenu de l'objectif de réduction de 1,4 million de francs à l'horizon 2020 (objectif TP deuxième étape programme d'assainissement des finances), il a été demandé aux entreprises qu'elles réduisent le niveau d'indemnité de -1% en 2018 et -1% en 2019 en trafic régional voyageurs et de -2% en 2018 et -2% en 2019 en trafic urbain.

Le nouveau round de négociation va débiter dès que les entreprises de transport auront livrés leurs offres 2018-2019, soit en 2017.

Suivi de l'évaluation des mesures PRODES 2030

Le Conseil fédéral entend proposer les projets concrets de l'étape d'aménagement 2030/2035 au plus tard à fin 2017.

L'OFT dirige actuellement la suite des études consistant à assembler les modules afin d'en établir une conception globale du réseau, dont une variante à 7 milliards de francs pour 2030 ou l'autre à 12 milliards de francs pour 2035.

Pour le canton de Neuchâtel, l'objectif est de faire reconnaître la ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds comme un projet essentiel de la conception globale à 12 milliards de francs.

Mise au concours des lignes 21.612 et 21.613

Les concessions des lignes 21.612 et 21.613 dans le secteur de Boudry arrivent à échéance à la fin de l'année 2018 et le canton de Neuchâtel a décidé de faire figurer, en collaboration avec la Confédération, ces deux lignes dans la planification cantonale de mise au concours comme l'autorise la loi sur le transport de voyageurs (RS 745.1) et l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (RS 745.16).

La mise au concours au même titre que les conventions d'adjudication est un outil reconnu contribuant à gagner en compétitivité tout en maintenant, voir en améliorant (quantitativement ou qualitativement) l'offre de transport.

La publication de la mise au concours interviendra en 2017 et la décision d'adjudication interviendra en principe la même année. La concession sera octroyée pour une période de 10 ans à l'exploitant qui aura gagné la mise au concours.

Taskforce : pérennisation des circulations dues à la migration ETCS

La pérennité des relations Morteau – La Chaux-de-Fonds n'étant pas assurée au-delà de 2021 (décembre 2021), la poursuite des travaux de la taskforce est plus que nécessaire. La Région Bourgogne-Franche-Comté a inscrit 12 millions d'euros pour la réfection de la voie entre Morteau et la frontière suisse. Ces investissements de renouvellement de la superstructure de la voie du côté français permettraient de lever les limitations de vitesse qui pénalisent l'horaire cadencé suisse entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds. La SNCF est en charge de l'étude préliminaire. Ces travaux ne seront cependant effectués que si l'organe décisionnel franco-suisse a validé une solution permettant l'interopérabilité des deux réseaux.