



République et Canton
de Neuchâtel



Plan directeur des transports

Octobre 2007

Mandataire

(conception et rédaction)

ROLAND RIBI & ASSOCIES SA
Aménagistes et ingénieurs-conseils

Rue de l'Ancien-Port 14, CP 34, 1211 Genève 21
Téléphone: 022 906 80 60 Téléfax: 022 906 80 66
E-mail: rra@rra.ch Internet: www.rra.ch

Avenue de Montchoisi 21, 1006 Lausanne

15, avenue de la Paix, 67000 Strasbourg



**Genève
Lausanne
Strasbourg**

Sommaire

1.	Introduction	2
2.	Programme d'actions	5
	Tableau descriptif des actions	5
	Axe I - connecter et rapprocher les Neuchâtelois : vers le TransRUN	6
	Axe II - Villes neuchâteloises : sérénité et sécurité	12
	Axe III - Un canton bien relié aux villes suisses et européennes	16
	Axe IV - Responsabilité des individus, des entreprises et des collectivités locales	19
	Axe V - Coordonner et pérenniser le financement des transports	23
	Axe VI - Traduire les ambitions dans les structures et la législation	30
3.	Priorités	33

Tableau d'actions

Planches

Planche 1 - Transports collectifs - Image directrice proposée

Planche 2 - Création d'un Fonds d'investissement et d'un Fonds d'exploitation multimodaux pour les transports

Planche 3 - Transports collectifs - Exploitants et rapprochements proposés

Annexes

Modèle de financement - Etudes de cas

Nouvelles sources de financement - Etudes de cas

1. Introduction

Contexte et objet de l'étude

Le Canton de Neuchâtel doit inscrire ses projets de transports dans une vision multimodale, adopter une approche coordonnée et convergente de la planification des transports et de la planification du territoire et donner un cadre solidement argumenté aux projets qu'il entend promouvoir auprès de la Confédération.

Plus largement, il s'agit d'offrir des conditions-cadres durables pour le développement économique. Les réseaux de transport ont en effet toujours été des facteurs décisifs du développement économique et l'accessibilité joue un rôle essentiel dans la compétitivité des pays et des régions.

A cet effet, la loi sur les transports publics, entrée en vigueur en 1997, vise principalement à :

- a) encourager l'utilisation des transports publics par une offre de prestations attractive et adaptée à la demande ;
- b) promouvoir le transfert modal des transports individuels vers les transports publics ;
- c) coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports publics avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique en matière d'énergie ;
- d) harmoniser la complémentarité des transports publics avec les autres moyens de transport.

La loi sur les transports publics prévoit la réalisation :

- d'une conception directrice, établissant les principes fondamentaux de la politique cantonale en matière de transports publics, pour atteindre le but et les objectifs poursuivis (cf. ci-dessus).
- d'un plan directeur, définissant la façon de coordonner et de planifier les transports publics, compte tenu des principes et options de la conception directrice.

Lors de l'adoption de la Conception Directrice des Transports Collectifs, en 2000, le Grand Conseil a souhaité que le Plan directeur des transports collectifs soit élargi à l'ensemble des modes de déplacements.

L'élaboration de cette planification multimodale fait l'objet de la présente étude. Il se veut plus opérationnel que le volet transport du Plan directeur cantonal de 1988 qu'il actualise.

On rappellera que cette planification porte sur les déplacements de personnes et n'inclut pas les transports de marchandises.

Démarche d'étude et de consultation

L'étude a été décomposée en deux phases :

- la phase I a eu pour but d'identifier 5 grands axes du PDT et d'établir une Conception directrice des transports multimodale s'articulant autour de projets prioritaires ;
- la phase II a consisté à élaborer le Plan directeur des transports proprement dit et à en consolider la faisabilité politique et financière ainsi que le portage.

Celle-ci a été menée en concertation étroite avec le Chef de département et les responsables de l'Office des transports, du Service des ponts et chaussées et du Service de l'aménagement du territoire. Elle a été menée également en coordination avec l'étude d'un schéma de l'urbanisation et des transports menée par la Plate-forme RUN¹.

Le rapport entre le coût et l'utilité des mesures a été prépondérant dans l'élaboration du plan directeur. Ainsi par exemple, il est recherché une complémentarité et non une concurrence entre les modes de transports. De même, dans un souci d'efficacité, le plan directeur porte également sur des mesures structurelles de répartition des tâches et des moyens.

Les projets de Conception directrice et de Plan directeur des transports ont été débattus en Conseil des Transports puis ont fait l'objet d'une consultation élargie au printemps 2007. Une présentation synthétique a été produite à cette occasion².

Le présent Plan directeur des transports (version octobre 2007) intègre les remarques formulées au cours de la consultation.

Les éléments du programme d'actions adoptés par arrêté du Conseil d'Etat correspondent aux colonnes en jaune du tableau descriptif des actions. Ils constituent l'instrument opérationnel engageant les collectivités publiques concernées.

Les contrats-région et les contrats d'agglomération fixent les détails de la mise en œuvre et la répartition du financement de diverses mesures, notamment dans le domaine de la mobilité. Ainsi ils concrétisent les mesures évoquées dans le Plan directeur des transports.

¹ Cf. "Développement de l'urbanisation et des transports dans le Canton de Neuchâtel", Plate-forme RUN, République et Canton de Neuchâtel, Metron, 2007

² Cf. "Projet de Plan directeur des transports à l'horizon 2020 - Présentation résumée pour la consultation", R. Quincerot, République et Canton de Neuchâtel, février 2007

Conception directrice retenue en phase I (rappel)

Le programme d'actions du Plan directeur s'articule autour des axes définis dans la conception directrice³, qui consistent à créer une dynamique autour :

- du système de transport cantonal et d'agglomération
=> *Axe I - Connecter et rapprocher les Neuchâtelois : vers le TransRUN*
- du système de transport à l'intérieur des villes
=> *Axe II - Villes neuchâteloises : sérénité et sécurité*
- des liaisons extérieures
=> *Axe III - Un canton bien relié aux villes suisses et européennes*
- de la responsabilisation
=> *Axe IV - Responsabilité des individus, entreprises et collectivités locales*
- du financement
=> *Axe V - Coordonner et pérenniser le financement des transports*

³ Cf. "Rapport de phase I - Conception directrice", République et Canton de Neuchâtel, RR&A, juillet 06

2. Programme d'actions

Tableau descriptif des actions

Le tableau annexé décrit l'ensemble des actions préconisées dans le cadre du Plan directeur des transports.

Celles-ci sont structurées autour des grands axes retenus dans la Conception directrice (phase I).

Le tableau définit, pour chaque action :

- son rôle au sein du Plan directeur des transports ;
- son contenu ;
- un horizon indicatif souhaitable pour la mise en oeuvre ;
- les échéances conditionnant sa réalisation ou les phasages de mise en oeuvre à envisager ;
- les tâches à mener par le Canton à court terme, pour préciser les objectifs ou le contenu de l'action, pour définir les modalités de sa mise en oeuvre, pour assurer sa consolidation politique, etc. ;
- les éléments de coûts (investissements et exploitation) dont on dispose à ce stade ; il s'agit en général d'ordres de grandeur sommairement estimés ; à noter que selon les actions, il peut s'agir également d'économies ;
- les interrelations fortes entre les différentes actions ;
- les actions à retenir comme prioritaires (*Cf. aussi chapitre 3*) ;
- l'organe en charge de conduire l'action (portage), ainsi que les principaux partenaires à associer à la démarche ;
- les études et sources traitant de l'action ;
- les fiches établies dans le cadre de l'inventaire des projets en phase I, évoquant l'action⁴.

Ce tableau constitue un canevas évolutif du programme d'actions : il sera à compléter ou actualiser au fur et à mesure de l'avancement des études de détail, de la concertation, des décisions.

Les chapitres suivants proposent, pour chacun des grands axes retenus, un bref résumé des actions préconisées, les objectifs visés, ainsi que des commentaires utiles (justification, intentions, implications, questions ouvertes, etc..).

⁴ Pour rappel, les fiches descriptives établies en phase I (*Cf. chapitre 5 du "Rapport de phase I - Conception directrice", RR&A, juillet 2006*) se limitent à donner un aperçu synthétique de l'état des projets connus au moment de l'étude ; elles ne constituent donc en aucun cas des fiches opérationnelles du Plan directeur des transports.

Axe I - Connecter et rapprocher les Neuchâtelois : vers le TransRUN

Le système de transport cantonal et d'agglomération

Résumé

Au cours des dernières décennies, la priorité des investissements est allée à l'automobile (autoroute littorale, tunnel de la Vue-des-Alpes) et aujourd'hui l'on dispose d'un réseau routier cantonal performant. Cependant, le réseau routier pose encore deux difficultés importantes pour l'avenir :

- la question du financement de son entretien, qui a pris un retard considérable, et de son adaptation au nouveau tonnage des poids lourds (passé de 20 à 40 tonnes). C'est un enjeu important, à la fois pour la sécurité du trafic, pour l'efficacité des lignes de bus régionales et pour l'acheminement des marchandises dont dépend l'économie du canton. Cette problématique financière est l'une des données importantes de l'axe V relatif au financement des transports ;
- les nuisances du trafic en traversées de localités. Cette question, et en particulier l'éventualité de contournements routiers, doit être abordée dans le cadre d'une approche multimodale de revalorisation de la vie en ville. Cette thématique est donc abordée dans le cadre de l'axe II.

Si le réseau routier cantonal assure aujourd'hui une bonne accessibilité des différentes parties du canton, la Conception directrice des transports de 2000 vise à mieux connecter et rapprocher les populations également par les transports publics, au travers d'un renforcement important et ciblé de l'offre.

Le Plan directeur des transports propose à cet effet une structuration claire des différentes offres de transports publics [*action I-1*] dans la perspective du TransRUN. Ce projet phare du canton constituera à terme :

- l'ossature autour de laquelle l'ensemble de la desserte par les transports publics, et plus généralement la mobilité future du canton, est appelée à s'organiser et se développer ;
- une composante fondamentale de l'aménagement du territoire du canton, qui vise à renforcer les liens au sein du Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN) et à favoriser en priorité un développement en agglomération.

Concrètement, le projet TransRUN [*actions I-2a à I-2c*] consiste à développer une desserte ferroviaire plus rapide, plus fréquente et plus fine des territoires urbains (axes Morteau - Le Locle - La Chaux-de-Fonds [- St-Imier] - Neuchâtel et Gorgier-St-Aubin - Neuchâtel - Marin-Epagnier). Ce projet d'offre s'appuie sur une mise à niveau de l'infrastructure ferroviaire et en particulier une nouvelle liaison souterraine plus directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

L'ensemble du développement des TC s'articule dans l'optique du TransRUN, et s'inscrit dans l'esprit de la Conception directrice des TC adoptée en 2000 :

- développement complémentaire des autres liaisons ferroviaires régionales [*actions I-2d à I-2i*], y compris en extension transfrontalière ;
- organisation des dessertes bus régionales [*actions I-3a à I-3e*] et touristiques [*actions I-5a à I-5c*] en rabattement sur les gares ;
- renforcement complémentaire et efficacité améliorée des réseaux de desserte urbains [*actions II-4a à II-4g*].

Cette volonté de cohérence et d'efficacité du transport public à l'échelle du canton se traduit également au niveau :

- de l'interconnexion optimisée des différents réseaux de transports publics [*actions I-2h, II-4e, I-3a à I-3e, I-5a à I-5c*];
- de l'image et de la qualité du service, en particulier ferroviaire [*action I-2i*] et urbain [*actions II-4f à II-4g*];
- de la promotion auprès de la clientèle, par une communication et une tarification coordonnées [*actions I-6a à I-6b*].

La *planche 1* annexée propose une illustration synthétique de cette vision directrice TC, ainsi qu'un exemple possible d'exploitation du réseau TransRUN à terme. Il illustre également la répartition des tâches envisagée, décrite dans les chapitres relatifs aux axes IV et VI.

Enfin, l'utilisation du vélo mérite également d'être encouragée sur le canton, pour les déplacements quotidiens entre les régions suburbaines et les centres urbains, ainsi que pour les déplacements touristiques en coordination avec le projet national SuisseMobile [*actions I-7 et I-8*].

Objectifs

1. Définir une structure claire de l'offre TC sur le canton, correspondant aux fonctions à assurer et s'inscrivant dans l'optique du TransRUN
2. Développer une desserte ferroviaire structurant et dynamisant le système de transports collectifs du canton
3. Assurer, hors agglomération, un service TC de base répondant à la fois aux besoins de desserte du canton et aux attentes locales
4. Assurer un service attrayant pour des usagers réguliers, sur les liaisons lacustres offrant un potentiel intéressant
5. Assurer et promouvoir l'accessibilité TC des sites touristiques
6. Promouvoir les TC par une communication et une tarification coordonnées
7. Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens entre les régions suburbaines et les centres urbains
8. Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements touristiques

Commentaires

TransRUN : un projet capital au coeur de la planification cantonale

Le TransRUN est un projet capital pour le canton. Il est bien sûr au coeur du système de transports publics planifié dont il constituera à terme la colonne vertébrale.

Mais aussi et surtout, il est une composante fondamentale de la politique d'agglomération poursuivie par le canton (Réseau Urbain Neuchâtelois - RUN), qui vise à "mettre en réseau" les territoires urbains qui composent l'agglomération, grâce à des infrastructures de transport performantes offrant un haut niveau de service dans et entre ces territoires urbains.

Une desserte de qualité des zones urbaines est indispensable si l'on veut "ramener une plus grande partie du développement en ville" et réduire la pression sur les zones périurbaines et rurales.

Cette démarche volontariste d'aménagement du territoire s'accompagne de toute une série d'actions dans le domaine des transports, ayant pour but de renforcer l'attrait de la vie en ville (Cf. axe II), de permettre à l'ensemble de l'agglomération de bénéficier d'une bonne accessibilité nationale et internationale (Cf. axe III), de mobiliser et responsabiliser les différents acteurs de la mobilité et de l'aménagement (Cf. axe IV).

En ce sens, le TransRUN est véritablement un projet moteur pour l'ensemble du Plan directeur des transports. Il est aussi probablement le meilleur "porte-parole" en faveur de la recherche de nouvelles sources de financement pour les transports (cf. axe V).

Ceci étant, les actions proposées restent globalement tout à fait pertinentes, même si la liaison ferroviaire plus directe entre les Montagnes et le Littoral devait être différée ou abandonnée.

TransRUN : un projet en deux temps, des apports majeurs dès la 1^{ère} phase

La mise en oeuvre du projet TransRUN est envisagée en deux temps.

La 1^{ère} phase (horizon de mise en service 2016) vise à disposer d'une desserte au quart d'heure (en pointe) entre les 3 villes, d'une desserte à la demi-heure sur le Littoral et des services améliorés en direction des régions voisines (Morteau, Vallon de St-Imier, ...). L'investissement (450 millions CHF) porte principalement sur la création d'une nouvelle liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, essentiellement en tunnel, permettant de pratiquement diviser par deux le temps de parcours entre ces deux villes (12' seulement, au lieu de 28' aujourd'hui au mieux). Il inclut également la création de nouveaux points d'arrêts et la mise à niveau de l'infrastructure existante (points de croisement, aménagement des gares, ...).

La 2^{ème} phase vise à atteindre à long terme, un niveau de desserte au quart d'heure (en pointe) également sur le Littoral. Ceci suppose d'importants investissements sur la ligne du Pied du Jura, qu'il y aura lieu de préciser et coordonner en fonction du développement des autres trafics (projet ZEB pour l'offre voyageurs nationale, trafic marchandises, ...) et avec les nombreux acteurs concernés.

TransRUN : investir plus pour investir mieux

La 1^{ère} phase du projet représente un effort financier important, mais elle dispense d'un investissement non négligeable (130 millions CHF) pour l'assainissement des tunnels de la ligne existante, que l'on ne pourrait éviter si l'on voulait conserver la ligne existante.

Par ailleurs, elle permettra d'améliorer significativement le coût et la rentabilité de la desserte ferroviaire.

En effet, le trajet sensiblement plus court qu'aujourd'hui entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel permettra entre autres d'améliorer sensiblement le niveau de desserte sans augmenter les coûts kilométriques, l'énergie consommée et le nombre de convois engagés. L'attrait renforcé de cette liaison plus rapide devrait aussi se traduire par une augmentation plus marquée de la fréquentation, et donc des recettes.

En outre, la fréquence accrue sur le réseau TransRUN favorisera une meilleure rotation du matériel roulant ferroviaire, et permettra surtout de diminuer les contraintes de correspondances avec les nombreuses lignes régionales de rabattement (rail et bus) et donc potentiellement de réduire les coûts d'une grande partie de ces lignes.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, le projet améliore sensiblement l'accessibilité TC du Val de Ruz, qui constitue pour l'agglomération, le territoire périurbain avec lequel les échanges sont les plus importants. En contrepartie, il suppose bien sûr une desserte complémentaire appropriée des localités aujourd'hui desservies par le tracé existant, dans la mesure où la ligne est supprimée.

Desserte bus régionale et desserte urbaine : vers plus d'autonomie

La structure retenue du réseau de transports publics distingue quatre grandes catégories d'offres :

- une desserte ferroviaire structurante (dont le TransRUN). La compétence de la gestion et de la commande des prestations reste en mains du canton ;
- une desserte urbaine de l'agglomération (Cf. axe II), pour laquelle le canton fixe des exigences minimales, en laissant la planification fine et la gestion de l'offre à des structures intercommunales d'agglomération (CRT "Agglomération de Neuchâtel" et "Montagnes neuchâteloises - partie urbaine") ;
- une desserte bus régionale...
- ... et une desserte bus touristique, .
pour lesquelles le canton fixe des exigences minimales, mais dont la planification fine et la gestion sont effectuées en concertation étroite avec les structures intercommunales régionales (soit, aujourd'hui les CRT "Entre-deux-Lacs", "La Béroche", "Val-de-Travers", "Val-de-Ruz" et "Montagnes neuchâteloises - partie régionale").

Cette compétence accrue des régions pour la planification et la gestion de l'offre de transports publics vise à favoriser entre autres :

- une adéquation optimale de l'offre aux besoins de desserte de chaque territoire (meilleure prise en compte des attentes et spécificités locales),
- une plus grande réactivité face aux évolutions nécessitant adaptation,
- une implication plus forte des collectivités locales qui le souhaitent, dans le développement des transports publics.

Pour la desserte régionale, les exigences cantonales viseront essentiellement à assurer la cohérence globale du système de transports, en particulier :

- rabattements sur le rail et noeuds de correspondances,
- desserte des sites touristiques, à identifier dans un concept cohérent avec la politique de développement touristique à l'échelle cantonale,
- communication et promotion de l'offre, signalétique, intégration tarifaire.

Elles viseront par ailleurs, à garantir une certaine équité sur l'ensemble du territoire (desserte de base à définir en concertation, disponibilité du service, prise en compte des déplacements scolaires, politique tarifaire, etc.).

Un effort se concentrant sur les réseaux ferroviaires et urbains

Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution des charges d'exploitation annuelles des lignes de transports publics du canton (estimation sommaire sur la base des hypothèses de développement de l'offre figurant dans le tableau d'actions annexé) :

	Actuel	Plan directeur des transports	
Réseau ferroviaire cantonal <i>[actions I-2a à I-2f]</i>	39.8	62.7	+58%
Réseau régional bus <i>[I-3a à I-3e]</i>	12.0	12.4	+3%
Réseau urbain <i>[II-4a à II-4d]</i>	45.3	57.0	+26%
Total	97.2	132.2	+36%

Ces chiffres traduisent la volonté d'un développement prioritaire des dessertes ferroviaires et de la desserte de l'agglomération.

Compte tenu de l'attrait sensiblement renforcé de l'offre à terme (augmentation de la fréquentation) et des synergies d'exploitation accrues qu'une offre étoffée permet (meilleure rotation du matériel roulant p. ex.), on peut raisonnablement s'attendre à une évolution favorable de la "rentabilité" globale des transports publics sur le canton.

Dépasser les limites du canton

Le programme d'actions inscrit le développement de la desserte (en particulier ferroviaire) dans une perspective également supra-cantonale, en posant les bases pour des liaisons renforcées avec les régions voisines (villes françaises frontalières, Vallon de St-Imier, littoral, ...).

Axe II - Villes neuchâtelaises : sérénité et sécurité

Le système de transport dans les villes

Résumé

La valorisation des zones urbaines participe à une meilleure gestion des déplacements (densité favorable aux mobilités douces et à l'efficacité des transports publics en particulier). Celle-ci passe par une diminution des nuisances et une amélioration de la qualité de vie en ville.

Elle nécessite, pour y parvenir, une action conjointe :

- au niveau des transports : requalification des traversées de localités [*actions II-1a à II-1e*], politique de stationnement incitative [*action II-2*], parkings de rabattement sur les TC [*actions II-3a à II-3b*], renforcement de l'offre de transport public urbaine [*actions II-4a à II-4g*], valorisation des mobilités douces et de l'espace public urbain [*actions II-5a à II-5d*], autopartage [*action II-6*], etc.
- au niveau de l'aménagement du territoire⁵ : amélioration de l'attractivité des zones urbaines (revalorisation des secteurs de gares [*action II-7*], politique de l'habitat, qualité des espaces publics urbains, choix d'équipements, localisation des équipements commerciaux, maintien des services de proximité, etc.) et maîtrise de l'aménagement du territoire périurbain.

Objectifs

1. Améliorer la qualité de vie et la sécurité du trafic le long des grands axes routiers traversant les villes et villages
2. Développer une politique de stationnement incitant à l'utilisation des mobilités douces et des transports collectifs
3. Offrir une solution de rabattement sur le rail ou les TC urbains pour les population non/mal desservies au domicile
4. Encourager une utilisation sensiblement accrue des transports collectifs pour les déplacements urbains
5. Développer une politique d'aménagement et d'équipement en faveur des mobilités douces pour les déplacements urbains
6. Encourager le développement de l'autopartage
7. Favoriser une utilisation accrue de l'offre ferroviaire et améliorer l'image du chemin de fer par la qualité et l'animation des sites de gare

⁵ Cf. "Développement de l'urbanisation et des transports dans le Canton de Neuchâtel", Plate-forme RUN, République et Canton de Neuchâtel, Metron, 2007

Commentaires

Retrouver une qualité de l'espace urbain

La politique d'aménagement du territoire mise sur une agglomération forte (Réseau Urbain Neuchâtelois), motrice du développement cantonal. Or l'attrait de l'agglomération pâtit d'une tension croissante entre les emprises du trafic et du stationnement et des espaces urbains non extensibles. Le défi est aujourd'hui de retrouver un meilleur équilibre dans l'usage et l'aménagement de l'espace urbain, pour laisser une vraie place à la vie économique et sociale (et touristique) et pour redonner envie d'habiter et de travailler en ville.

Tout un faisceau de mesures s'inscrit dans cette volonté :

- une gestion du stationnement urbain et périurbain incitant à choisir le mode de transport le plus approprié pour chaque déplacement, donnant la priorité aux usages les plus bénéfiques pour la vie économique et sociale, et réduisant l'occupation de l'espace public,
- un traitement de l'espace public donnant une place confortable aux mobilités douces (qui génèrent bien moins de nuisances pour les riverains) et à l'activité urbaine, et améliorant la sécurité globale des déplacements,
- une utilisation partagée de la voiture (autopartage).

Des projets de contournement inféodés à l'élaboration d'un projet urbain

Les possibilités de requalification des traversées de localités aujourd'hui préteritées par le trafic routier représentent également une donnée importante pour la mise en valeur de plusieurs centres urbains.

Plusieurs projets de contournements routiers sont régulièrement évoqués. Ils ne pourront à eux seuls assainir la situation et ont même un effet de délestage peu important dans les cas où la part du trafic de transit est faible.

Les actions proposées par le Plan directeur des transports s'inscrivent dans une démarche plus large, consistant à définir préalablement un véritable projet d'amélioration de la qualité de vie pour les espaces urbains concernés, et à considérer l'éventualité d'un contournement routier non comme une fin en soi mais comme un outil possible de cette démarche multimodale. En ce sens, la problématique des traversées de localités ne porte pas tant sur l'efficacité du réseau routier cantonal (axe I), mais bien en premier lieu sur la prise en compte des multiples fonctions de l'espace public urbain (axe II).

Des transports publics urbains fréquents et efficaces, partout en ville

Si les mobilités douces sont une solution à promouvoir fortement pour les trajets urbains courts, les transports publics jouent un rôle capital pour les déplacements urbains plus longs.

Pour représenter une solution crédible face à l'efficacité et la souplesse de la voiture, ils doivent proposer une offre suffisamment fréquente, à toute heure et sur l'ensemble du territoire urbain.

Ils doivent également proposer des temps de déplacements performants et en particulier représenter un moyen efficace de s'affranchir des inévitables congestions du trafic urbain.

Enfin, ils doivent être en articulation optimale avec les autres systèmes de transports. Ainsi le prolongement du Littorail vers l'Est jusqu'à la Maladière, permettant notamment de faire le lien avec la gare de Neuchâtel par le biais du Fun'ambule, fait partie des actions préconisées. On précisera qu'un prolongement au-delà de la Maladière à l'Est ou au-delà de Boudry à l'Ouest n'est pas préconisé compte tenu du potentiel plus modeste et de l'amélioration attendue de la desserte de St-Blaise - Marin, respectivement Bevaix - La Béroche, dans le cadre du projet TransRUN.

Les actions à mener portent donc sur l'offre elle-même, avec la définition d'objectifs sur qualité de la desserte (*Cf. axe I*), mais aussi sur une meilleure prise en compte des transports publics dans la gestion du trafic et le partage de l'espace urbain.

Les exigences cantonales auront pour but de garantir une qualité de service élevée sur l'ensemble de l'agglomération, en adéquation avec les objectifs d'aménagement du territoire (développement prioritairement en agglomération⁶).

La voiture, comme solution complémentaire

Si la voiture reste incontournable pour certains déplacements, il n'est pas nécessaire d'en posséder une en propre... L'autopartage est une solution très intéressante pour tous ceux qui n'ont pas un besoin quotidien de la voiture : elle est financièrement économique et elle habitue à choisir pour chaque déplacement le moyen de transport le plus approprié.

Une autre action importante pour favoriser une utilisation raisonnée de la voiture est le développement des P+R régionaux (gares) et des P+R d'agglomération (lignes urbaines principales), offrant aux populations périurbaines, rurales, ou frontalières, qui n'ont pas un véritable choix du mode de transport à leur domicile, la possibilité de laisser leur véhicule dans un parking périphérique et de poursuivre en transports publics.

⁶ Cf. "Développement de l'urbanisation et des transports dans le Canton de Neuchâtel", Plate-forme RUN, République et Canton de Neuchâtel, Metron, 2007

Des gares vivantes et accueillantes

L'un des principaux points d'articulation de la planification des transports et de l'aménagement du territoire est la mise en valeur des gares qui bénéficieront d'une desserte ferroviaire améliorée.

L'objectif est bien sûr de maximiser le potentiel de clientèle du chemin de fer en encourageant le développement de l'habitat et des activités à bonne proximité des gares. Mais plus fondamentalement, l'enjeu est de transformer des gares aujourd'hui souvent désertes, en des espaces urbains animés et sûrs, et de contribuer ainsi à faire du TransRUN un transport "urbain" à part entière. Il s'agira cependant de prendre des dispositions adéquates pour que le développement d'une large palette de prestations autour des gares ne génère pas un trafic automobile susceptible de compromettre la qualité et le bon fonctionnement de ces sites stratégiques.

Sensibiliser et mobiliser les communes

La plupart des actions définies sous l'axe II "Villes neuchâteloises : sérénité et sécurité" sont aujourd'hui de compétences communales. Cependant, leur implication est telle sur la mobilité que le canton se doit de donner une réelle impulsion dans ce domaine.

Des objectifs clairs doivent être formulés et au besoin traduits dans la législation, en particulier pour ce qui est de la politique du stationnement et de la promotion des mobilités douces. Le canton pourra également contribuer à fédérer les initiatives et à favoriser le partage d'expériences.

Axe III - Un canton bien relié aux villes suisses et européennes

Le système de transport en liaison avec l'extérieur

Résumé

Les liaisons ferroviaires nationales et internationales sont essentielles pour l'accessibilité et la visibilité du Canton sur la scène politique et économique.

Sur le plan de la desserte ferroviaire nationale, le Canton doit défendre auprès de la Confédération le maintien et le développement de liaisons de qualité sur la ligne du Pied du Jura (en directions de Lausanne et du Valais ainsi que de l'Ouest vaudois et de Genève), sur les lignes de Berne et de Fribourg, et sur la ligne La Chaux-de-Fonds - Bienne [*actions III-1a à III-1f*], ainsi que des noeuds de correspondances optimisés à Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds [*actions III-1g à III-1h*]. Concernant la ligne du Pied du Jura, il est essentiel que les développements du trafic ferroviaire de marchandises ne se fassent en aucun cas au détriment des priorités fortes que constituent le développement des liaisons voyageurs et le développement urbain à proximité des gares.

Sur le plan de la desserte ferroviaire internationale, le Canton doit continuer à promouvoir activement la liaison TGV Paris - Neuchâtel - Berne en concertation avec le canton de Berne [*action III-2a*]. Mais il doit aussi et surtout développer, d'entente avec les régions voisines (en particulier Lausanne et Berne), une vision commune de la stratégie à suivre pour l'accrochage de la Suisse occidentale au futur TGV Rhin - Rhône [*action III-2b*].

Il y a lieu de promouvoir également la bonne accessibilité ferroviaire du canton auprès de la clientèle touristique, et d'améliorer au besoin l'accès aux sites touristiques depuis les gares [*action III-3*].

L'aéroport régional des Eplatures offre un accès direct à l'ensemble du territoire européen, en particulier pour l'aviation d'affaires [*action III-4*].

Enfin, l'achèvement des liaisons (auto-)routières, notamment vers Bienne (A5) et dans l'arc jurassien (route des Microtechniques) fait partie des actions soutenues par le Canton [*action III-5*].

Objectifs

1. Assurer l'accrochage du canton au réseau des grandes villes suisses
2. Assurer l'accrochage du canton au réseau ferroviaire européen à grande vitesse
3. Promouvoir le chemin de fer pour l'accès de la clientèle touristique nationale et internationale
4. Maintenir et développer le niveau de l'aéroport, pour assurer, en particulier pour l'aviation d'affaires, une infrastructure et des services de qualité.
5. Soutenir l'achèvement des liaisons (auto-)routières nationales et de l'arc jurassien.

Commentaires

Développer un lobbying actif et concerté

La plupart des actions définies sous l'axe III "Un canton bien relié aux villes suisses et européennes" expriment les attentes du canton concernant le développement des liaisons ferroviaires nationales et internationales, pour lequel le canton ne participe qu'indirectement aux décisions.

De plus, dans la mesure où le canton ne se situe pas sur un noeud ou un axe ferroviaire européen majeur (axe Nord - Sud, axe Rhin - Rhône, Plateau suisse), il s'agit d'être d'autant plus vigilant et actif si l'on veut que la région neuchâteloise bénéficie au maximum des grands développements ferroviaires.

Cet indispensable travail de lobbying est d'autant plus efficace et crédible si le canton se concerta avec ses voisins pour définir une stratégie coordonnée, s'accorder sur des solutions maximisant les bénéfices pour toutes les parties et parler ainsi d'une même voix auprès des instances décisionnaires.

S'arrimer au réseau à grande vitesse européen et à la Métropole Rhin-Rhône

Au-delà de la question importante du maintien voire du développement des liaisons TGV directes vers Paris, il est essentiel que le canton définisse et mette en oeuvre un accès efficace au futur axe TGV Rhin-Rhône, le choix des liaisons les plus appropriées étant à évaluer en concertation avec les Cantons voisins et les Régions frontalières.

Il s'agit ici d'offrir à la région neuchâteloise une "porte d'entrée" au réseau européen à grande vitesse, qui reliera le Sud de la France et la Péninsule Ibérique, ainsi que l'Allemagne et les pays du Nord.

C'est un enjeu également au niveau de la région transfrontalière dans la mesure où cette liaison avec l'axe Rhin-Rhône est également l'occasion d'arrimer l'agglomération neuchâteloise au réseau des villes de la Métropole Rhin-Rhône⁷.

Tirer profit de l'accessibilité ferroviaire pour le tourisme

La région neuchâteloise bénéficie à la fois d'un potentiel touristique indéniable et d'une bonne accessibilité ferroviaire internationale.

Le canton peut et doit mieux exploiter les synergies que ce double atout permet. Il s'agit, d'une part, de mieux assurer la chaîne de transport public entre la gare d'entrée et les sites touristiques (*Cf. actions I-5a à I-5c*) et, d'autre part, de développer en concertation avec les milieux du tourisme une véritable stratégie pour promouvoir l'accessibilité de qualité offerte par les transports publics.

Développement de l'aéroport des Eplatures

Le rôle de l'aéroport régional des Eplatures est déterminé par son statut concessionné par le DETEC et par son intégration réussie dans le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA).

Il appartient au canton d'assurer la mise à niveau et l'adaptation de l'infrastructure technique aéroportuaire aux normes internationales, la sécurité aérienne et les services météorologiques étant du ressort de la Confédération dès le 1^{er} janvier 2008.

Soutien à l'achèvement des liaisons (auto-)routières nationales et de l'arc jurassien

L'accrochage du canton aux grandes villes suisses et françaises passe également par un soutien à l'achèvement du réseau des routes nationales, vers Bienne notamment, ainsi qu'à l'amélioration de la route des Microtechniques.

⁷ Chalon-sur-Saône, Le Creusot - Montceau, Dijon, Besançon, Montbéliard, Belfort, Mulhouse, Bâle

Axe IV - Responsabilité des individus, des entreprises et des collectivités locales

Résumé

Dans l'optique d'un développement plus durable de la mobilité et en complément des efforts importants qu'il déploie et développera en faveur des transports, le Canton se doit d'associer et de responsabiliser chacun dans les choix et les décisions qu'il prend en matière de mobilité, à savoir :

- la population, par des actions de sensibilisation et de mobilisation, entre autres auprès des milieux scolaires [*actions IV-1a à IV-1b*];
- les structures intercommunales, principalement par des délégations de compétences accrues en matière d'organisation des transports publics urbains et régionaux (RUN, CRT) ainsi qu'en matière d'organisation et d'aménagement du réseau routier, et par une meilleure prise en compte des mobilités douces dans l'aménagement communal [*actions IV-2a à IV-2d*];
- les entreprises, commerces et administrations, principalement au travers de Plans de mobilité d'entreprises et par une localisation tenant compte des conditions d'accessibilité [*actions IV-3a à IV-3b*];
- les prestataires de transport publics et privés, par une utilisation accrue de technologies et d'énergies moins polluantes et renouvelables [*actions IV-4a à IV-4b*].

Objectifs

1. Impliquer et responsabiliser la population pour la réalisation des objectifs cantonaux en matière de mobilité
2. Impliquer et responsabiliser les structures intercommunales pour la réalisation des objectifs cantonaux en matière de mobilité
3. Impliquer et responsabiliser les entreprises pour la réalisation des objectifs cantonaux en matière de mobilité
4. Impliquer et responsabiliser les prestataires de transport pour la réalisation des objectifs environnementaux du canton

Commentaires

Un message fort à l'attention de chacun

Cet axe du Plan directeur est un message politique fort, qui consiste à rappeler que le Canton n'est pas en mesure de faire évoluer à lui seul les pratiques de mobilité de manière significative et durable, et qu'il a besoin pour cela que chacun tienne pleinement sa place dans ce projet commun.

Le Canton ne veut et ne peut pas imposer des choix ou palier systématiquement aux déficiences, il souhaite assumer un rôle avant tout d'incitation, d'accompagnement et de coordination dans le cadre d'une démarche commune.

Un libre choix individuel, mais en connaissance de cause

Le canton se doit d'investir ses efforts de manière ciblée et proportionnée, ce d'autant plus dans un contexte budgétaire difficile. Concrètement, la politique des transports, en adéquation avec celle de l'aménagement du territoire, veut mettre la priorité sur un développement de l'agglomération "vers l'intérieur", autrement dit construire la ville en ville et freiner l'étalement urbain dont l'impact est désastreux pour la comptabilité des transports.

Il est donc important que chacun, individu ou entreprise, soit sensibilisé au fait qu'il n'est pas possible ni judicieux d'assurer une même accessibilité multimodale sur l'ensemble du territoire cantonal, et que la mobilité est une donnée importante pour la localisation de son habitat ou de son activité.

Par ailleurs, le fort engagement du canton pour un développement significatif des transports publics et des mobilités douces n'est viable que si chacun saisit cette chance pour reconsidérer ses choix de mobilité.

Vers un rôle accru des structures intercommunales

Plusieurs actions "clés" du Plan directeur des transports relèvent d'une compétence communale. Parallèlement, le canton assume des tâches qu'il n'est pas nécessaire de mener à une échelle cantonale, et qu'il souhaite déléguer à des structures intercommunales mieux à même d'intégrer les attentes locales.

Dans cette perspective, un des volets importants du Plan directeur des transports consiste à sensibiliser les structures intercommunales aux enjeux, à les mobiliser et à les appuyer dans leur effort. Une tâche prioritaire sera de définir à cette fin, dans le cadre d'un débat large et ouvert, un cadre institutionnel, juridique et financier adapté et équitable pour cette démarche (*Cf. VI. "Traduire les ambitions dans les structures et la législation"*).

Impliquer l'économie en développant un vrai partenariat

Mobilité et économie sont, par la force des choses, fortement imbriqués : choix d'une localisation et accessibilité du site, dimensionnement du stationnement, gestion du trafic pendulaire, livraisons et déplacements professionnel, fiscalité, etc.

Diverses actions concernent plus ou moins directement les entreprises. Il serait évidemment contre-productif voire problématique de les considérer séparément, c'est pourquoi le Plan directeur des transports préconise de mettre l'accent sur le développement d'un véritable partenariat avec les entreprises et l'économie, en inscrivant les différentes actions au sein d'une démarche multimodale concertée et négociée.

Plus particulièrement, une telle démarche s'impose de manière prioritaire pour les gros générateurs de trafic (grands équipements commerciaux p. ex.).

Elle doit pouvoir être initiée dès l'amont des projets, dans le cadre de l'aménagement du territoire, pour contribuer à des choix de localisation tenant mieux compte de l'accessibilité multimodale. La planification des transports pour sa part, peut lui offrir un cadre de cohérence, en favorisant des solutions et réglementations concertées à l'échelle globale et équitables pour chacun (Cf. manque de cohérence actuelle pour l'accès aux commerces : stationnement payant et à durée limitée au centre-ville, stationnement gratuit et illimité dans les grands équipements commerciaux périphériques...).

Par ailleurs, un des efforts attendus de l'économie sera de définir les modalités d'une participation plus proportionnée au financement des prestations de transport et de donner ainsi au canton des moyens suffisants pour garantir les conditions d'accessibilité et de mobilité nécessaires à la vitalité économique de la région. Diverses pistes sont évoquées à cet effet (Cf. Axe V - "Coordonner et pérenniser le financement des transports").

Pour les entreprises, cet effort financier peut être compensé, du moins en bonne partie, par une gestion mieux pensée de la mobilité d'entreprise. En effet, si les plans de mobilité permettent aux collectivités publiques d'engager un dialogue avec les entreprises pour une meilleure prise en compte de leurs objectifs en matière de mobilité, ils donnent aussi à l'entreprise l'occasion de mieux rationaliser ses infrastructures et équipements et d'améliorer la productivité par une gestion de la mobilité plus efficace.

Indirectement, c'est aussi un moyen de mieux rentabiliser et viabiliser les développements nécessaires de l'offre de transport, et donc de maintenir une fiscalité des transports supportable pour l'économie et pour le citoyen.

Cette démarche trouvera bien sûr d'autant plus de crédibilité si les administrations publiques montrent l'exemple.

Des prestataires de transport leaders des énergies propres

La politique énergétique se détermine essentiellement au niveau national voire mondial. Néanmoins, le Canton de Neuchâtel peut contribuer à montrer la voie en favorisant l'utilisation d'énergies propres ou moins polluantes par les prestataires de transport qu'il mandate et en soutenant les initiatives publiques et privées allant dans le même sens.

Dans la mesure où ces énergies sont aujourd'hui généralement plus onéreuses, cette action suppose a priori un effort financier de la part du canton. Cet effort doit toutefois être vu, d'une part comme un moyen de sensibilisation de la population, d'autre part comme une opportunité pour l'économie locale de prendre une place importante dans le développement de ces énergies nouvelles et pour le canton de renforcer son image de qualité et d'innovation vis à vis de l'extérieur.

Axe V - Coordonner et pérenniser le financement des transports

Résumé

Le Canton souhaite disposer d'un Plan directeur des transports financièrement réaliste. Ceci étant, la planification se heurte à deux difficultés majeures :

- la complexité des modes de financement et des règles d'affectation, ce qui ne permet aujourd'hui que très difficilement d'orienter l'utilisation des ressources en fonction des objectifs et des priorités,
- des ressources aujourd'hui déjà insuffisantes, ne permettant plus de couvrir les budgets de fonctionnement (exploitation des transports publics existants, entretien des routes, ...) et encore moins de financer les grands travaux envisagés (TransRUN, ...), mais qui vont encore diminuer avec la réduction attendue des contributions fédérales à la fois dans le domaine des routes et des transports publics.

Il est donc aujourd'hui nécessaire et urgent :

- d'harmoniser le fonctionnement des budgets cantonaux affectés aux transports et de faciliter l'allocation stratégique des ressources [*action V-1*]. L'enjeu est à la fois de favoriser un découplage des flux financiers, un "lissage" des dépenses lourdes sur la durée, et une planification consolidée sur le long terme ;
- d'identifier de nouvelles sources de financement, déjà à court terme pour sauvegarder les prestations de transport actuelles, ainsi qu'à plus long terme pour financer l'augmentation des prestations et les grands projets inscrits au Plan directeur des transports [*actions V-2a à V-2h*].

Objectifs

1. Harmoniser le fonctionnement des budgets cantonaux et faciliter l'allocation stratégique des ressources
2. Développer de nouvelles sources de financement pour sauvegarder les prestations de transport actuelles, et pour financer l'augmentation des prestations et les grands projets inscrits au Plan directeur des transports

Commentaires

La nécessité d'un large débat politique, déterminant pour l'avenir

La question du financement n'est certes pas un but en soit du Plan directeur des transports. Ceci dit, d'une part la réponse donnée à cette question sera cruciale et déterminante pour la politique des transports du canton, d'autre part c'est l'occasion d'une véritable remise à plat des moyens et des processus de financement des transports.

De fait, l'enjeu n'est pas seulement de définir jusqu'où on sera en mesure de développer les transports, mais aussi et surtout d'orienter la politique cantonale des transports, en permettant par exemple une planification véritablement multimodale ou encore la redéfinition des modalités de collaboration avec les structures intercommunales.

En ce sens, il s'agit bien d'un axe à part entière de la planification directrice.

Cette redéfinition du financement des transports ne sera possible que dans le cadre d'un large consensus politique, au travers d'une table ronde réunissant tous les acteurs concernés.

C'est pourquoi pour cet axe, le programme d'actions se limite à évoquer des pistes possibles, dont il s'agira d'évaluer l'adéquation et l'acceptabilité dans le contexte spécifique du canton.

Piste à explorer pour un nouveau modèle de fonctionnement

Diverses options ont été envisagées (Cf. études de cas en annexe 1). La planche 2 illustre le modèle de financement préconisé.

Celui-ci consiste à créer deux Fonds, l'un pour les investissements, l'autre pour l'exploitation.

Les différentes sources de financement communales, cantonales et fédérales aboutissent chacune dans les deux Fonds selon une clé de répartition qui reste à définir et qui peut s'ajuster dans le temps en fonction des grands projets.

Trois sources fédérales restent toutefois en marge de ces Fonds multimodaux, celles-ci étant directement liées à des projets identifiés (Fonds du trafic d'agglomération, subventionnement des travaux routiers) ou à des prestations bien définies (subventions du transport public régional).

Le contenu de chaque Fonds n'est pas lié à un mode particulier, ce qui permet une affectation souple.

Ceci dit, la souplesse d'affectation est souhaitable non pas au quotidien (il ne s'agit évidemment pas de se dispenser d'une planification financière...) mais pour permettre périodiquement un réajustement des budgets affectés en fonction de l'évolution des projets et des prestations offertes. Ainsi, l'affectation des Fonds doit pouvoir s'effectuer avec une certaine stabilité dans le temps et bénéficier d'une caution politique suffisante.

A cet effet, il est proposé de s'appuyer sur trois instruments de cadrage, révisables à chaque législature selon l'évolution des priorités et des projets :

- une loi cadre relative au financement des transports, définissant entre autres les clés de répartition des différentes sources entre Fonds d'exploitation et Fonds d'investissement, les principes en matière de contrats de prestations, les péréquations pour la participation des communes, etc.
- des contrats de prestations (a priori quadriennaux) avec les acteurs fournissant des prestations en matière de transport (exploitants de transports publics, mais aussi Agglomération, CRT, etc.), permettant de fixer à l'avance les indemnités à verser ;
- ceci nécessite une planification quadriennale anticipée, permettant d'identifier les budgets d'investissement et d'exploitation qui seront nécessaires au cours de la législature.

Principaux avantages du modèle :

- sources de financement non liées d'emblée à un mode de transport ;
- séparation claire entre financement du fonctionnement courant et financement des infrastructures ;
- bonne maîtrise des montants disponibles, grâce à une planification quadriennale anticipant les besoins, une loi cadrant et consolidant politiquement la planification budgétaire et des contrats de prestations fixant les indemnités à verser ;
- possibilité d'adapter sensiblement les budgets à chaque législature, en fonction de l'évolution des projets et des priorités ;
- possibilité de réagir dans des délais raisonnables et de manière suffisamment substantielle, aux variations des financements fédéraux affectés (p. ex. financement fédéral différé d'un projet, diminution du taux de subvention, etc.) ;
- autrement dit, un renforcement des marges d'action du gouvernement "au quotidien" pour la mise en oeuvre du Plan directeur des transports, tout en maintenant les prérogatives du Grand Conseil pour le cadrage général des moyens et de leur affectation.

Principales difficultés du modèle :

- utilisation des Fonds soumise aux aléas politiques, et supposant donc une vision politique claire s'inscrivant dans la durée ;
- nécessité d'un cadre légal définissant de manière périodique les clés de répartition et les marges d'affectation ;
- identification des participations communales appelées à transiter via les Fonds multimodaux ou à maintenir dans la comptabilité communale.

Pistes à explorer pour de nouvelles sources de financement

La situation particulièrement critique du financement des transports suppose que l'on identifie rapidement des sources nouvelles suffisamment substantielles et durables.

Parmi les options envisageables, dont quelques-unes sont décrites en annexe (*Cf. études de cas en annexe 2*) et commentées ci-après, il y aura lieu d'évaluer rapidement lesquelles sont à même de constituer une source de financement significative et proportionnée aux besoins, et bien sûr d'apprécier leur adéquation et leur acceptabilité dans le cadre d'un débat ouvert avec tous les partenaires.

On notera également que certaines options justifient une démarche intercantonale, visant à promouvoir une adaptation de la législation fédérale ou à coordonner entre cantons l'introduction de nouveaux modèles similaires.

TAXE D'EQUIPEMENT "TRANSPORT"

Il s'agit ici d'un prélèvement en faveur des transports, imposé dans le cadre de projets de construction (voire de déclassement), selon le modèle des taxes d'équipement et de raccordement.

Pour qu'elle joue un rôle incitatif au niveau de l'aménagement du territoire, la taxe devrait être proportionnée en fonction de la qualité d'accessibilité du site et en particulier de la desserte TC préexistante.

Cependant à première vue, l'apport d'une taxe se limitant aux projets de construction ne sera à lui seul, pas à la hauteur de l'ampleur des besoins.

VERSEMENT TRANSPORT

Le versement transport consiste en un prélèvement en faveur des transports, imposé aux entreprises en pourcentage de la masse salariale.

Appliqué en France, ce modèle permet aujourd'hui à de nombreuses villes de réaliser des investissements importants en faveur de transports publics très performants (métro, tram, tram-train).

Ce système est difficile à défendre en Suisse, dans un contexte politique peu favorable à une taxation accrue des entreprises.

Cependant, un prélèvement modeste sur la masse salariale assurerait un revenu potentiellement conséquent et mériterait d'être examiné.

Ce prélèvement serait à moduler en fonction de la taille de l'entreprise (exemption des petites entreprises) et de la qualité d'accessibilité du site, voire aussi dans le cadre d'un Plan de mobilité d'entreprise (taux réduit sous conditions), si l'on veut qu'il constitue véritablement un outil d'aménagement du territoire.

VALEUR AJOUTEE DU FONCIER RESULTANT DE LA QUALITE DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

Il s'agit ici d'envisager un prélèvement sur l'accroissement de valeur des terrains résultant de l'amélioration de la desserte ferroviaire (terrains proches de gares nouvelles ou terrains bénéficiant d'une desserte ferroviaire sensiblement améliorée).

RECETTES ISSUES DU STATIONNEMENT

Une autre source à considérer est celle des recettes communales issues du paiement et du contrôle du stationnement.

Les modalités et conditions d'intégration de cette source au sein des deux Fonds de financement des transports est à définir d'entente avec les communes concernées (principalement les trois villes).

Pour ne pas pénaliser les centres des villes et notamment leurs commerces, une réflexion est à mener sur une tarification obligatoire du stationnement dans les installations de stationnement sur fonds privés d'une certaine taille.

On notera que l'affectation des recettes du contrôle au développement des transports est un moyen de légitimer le contrôle du stationnement comme outil de gestion de la mobilité à part entière et d'éviter qu'il ne soit présenté par ses détracteurs comme un impôt déguisé.

RELEVEMENT DE LA TAXE AUTOMOBILE

Un relèvement de la taxe automobile a l'avantage d'être peu coûteux à mettre en oeuvre (pas de nouveau dispositif administratif).

Le cas échéant, ce devrait être l'occasion de favoriser plus explicitement les véhicules les moins polluants et les plus sûrs pour les tiers. Dans ce cadre, il faudra également mieux tenir compte du caractère fortement polluant (air et bruit) des motocycles actuels et jouer ici aussi un rôle incitatif.

PEAGES ROUTIERS

Deux types de péages sont usuellement développés : les péages urbains, visant à limiter l'accès automobile à l'intérieur d'un périmètre défini, et les péages touchant une infrastructure particulière (tunnel, autoroute, ...).

La taille modeste des villes suisses se prête peu au péage urbain, qui comporte certains inconvénients dont l'impact est à évaluer : inégalité de traitement (touche les personnes venant de l'extérieur du périmètre mais épargne celles qui se déplacent à l'intérieur du périmètre), affaiblissement potentiel de l'économie urbaine (clients et visiteurs, livraisons et déplacements professionnels), incitation indirecte au développement périurbain (intérêt accru d'une localisation hors du périmètre urbain), etc.

Un péage sur les infrastructures est une piste certainement plus adaptée, cependant dans le cas de Neuchâtel, les ouvrages pouvant a priori s'y prêter (traversée autoroutière de Neuchâtel, tunnel de la Vue des Alpes, contournements routiers urbains, etc.) relèvent d'une compétence désormais exclusivement fédérale (A5, H20, ...). De plus, dans le cas de la traversée autoroutière de Neuchâtel et des contournements routiers urbains, le risque est évidemment de limiter par là l'effet de délestage des voiries urbaines...

Dans tous les cas, l'introduction d'un péage routier suppose au préalable une modification de la législation fédérale en la matière, c'est donc clairement un débat à porter au niveau national et une solution non immédiate.

CARTE MULTIMODALE

Une idée actuellement débattue à Genève (*Cf. annexe 2*) consiste à introduire un titre de transport obligatoire pour tous les modes de déplacement motorisés, individuels ou collectifs, donnant droit de circuler en voiture sur le réseau routier cantonal et permettant une circulation libre sur le réseau de transports publics.

Ce projet laisse beaucoup de questions encore ouvertes et revêt une dimension politique importante.

En outre, à la différence du calcul genevois, le prix de la carte ne devrait pas être établi "à budgets constants" mais en fonction de l'objectif de bénéficier de ressources financières accrues.

Dans l'hypothèse où le canton de Neuchâtel serait disposé à envisager un tel projet, il y aurait lieu de définir une démarche commune avec les acteurs genevois concernés (voire avec d'éventuels autres cantons intéressés), en vue de mettre au point une solution harmonisée et potentiellement reproductible dans d'autres régions de Suisse, et afin d'apporter une réponse globale ("nationale"...) aux questions fondamentales qu'elle soulève. Dans tous les cas, il ne s'agit pas d'une solution de court terme.

PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE (PPP)

Le partenariat public-privé est également une piste à explorer en particulier pour les grands investissements (projet TransRUN par exemple).

On précisera qu'il ne s'agit pas d'une "nouvelle source de financement" mais plutôt d'un montage financier permettant de dégager rapidement des fonds importants dans le cadre d'un projet majeur et de partager une partie des risques (en particulier constructif et financier) de ce projet avec un tiers.

De fait, l'Etat reste en charge du financement de l'essentiel du risque commercial (déficit d'exploitation) et du coût financier de l'opération (intérêts).

Axe VI - Traduire les ambitions dans les structures et la législation

Résumé

Ce sixième volet n'est pas à proprement parler un "axe" du Plan directeur des transports, mais il porte sur les actions nécessaires pour adapter les structures et la législation aux objectifs de la planification :

- renforcer les synergies entre les prestataires cantonaux de transports publics (TN et TRN en particulier) [*action VI-1*];
- simplifier et ajuster les périmètres de collaboration intercommunale en fonction de l'organisation future des transports et des objectifs de délégation de compétences [*actions VI-2a à VI-2b*];
- regrouper au sein d'un même service, l'ensemble des tâches cantonales de planification en matière de transports et de mobilité [*action VI-3*];
- disposer d'une législation actualisée fixant les compétences et les critères applicables pour la planification, l'organisation, la gestion et le financement des réseaux de transport [*actions VI-4a à VI-4d*].

Ces actions, dont la dimension symbolique et politique est évidente, sont essentielles pour assurer un ancrage fort du Plan directeur des transports et pour lui donner les moyens de ses ambitions.

Objectifs

1. Gagner en efficacité dans la gestion du système cantonal de transports publics en renforçant les synergies entre les opérateurs
2. Simplifier et redéfinir au besoin les périmètres de collaboration intercommunale (CRT, ...) en fonction de l'organisation future des transports
3. Regrouper au sein d'un même service, les tâches cantonales de planification en matière de transports
4. Disposer d'une législation actualisée fixant les compétences et les critères applicables pour la planification, l'organisation, la gestion et le financement des réseaux de transports

Commentaires

Un "Service de la mobilité" pour favoriser une planification "multimodale"

L'un des objectifs de la révision du Plan directeur des transports est de disposer d'une approche plus "multimodale" de la planification, et c'est dans cet esprit qu'a été développé le programme d'actions.

Or, en l'état des structures administratives, sa mise en oeuvre risque de se heurter à l'éclatement des compétences et au fait qu'une partie des actions proposées ne relèvent aujourd'hui pas explicitement du cahier des charges des structures existantes.

D'où la proposition de doter le canton d'un "Service de la mobilité", à même d'assurer l'ensemble des tâches de planification liées aux transports et déplacements, et de conduire la mise en oeuvre du Plan directeur des transports dans un esprit multimodal et interdisciplinaire.

Ce Service se substituerait ainsi à l'actuel Office des transports, il reprendrait la planification routière actuellement de la responsabilité du Service des ponts et chaussées, il pourrait enfin inclure dans son cahier des charges les missions nouvelles que le canton devra désormais assumer.

Rapprocher les opérateurs de transports publics

La *planche 3* annexée permet de mesurer la grande diversité des opérateurs de transports publics présents sur le canton, clairement disproportionnée en regard de la taille modeste du marché neuchâtelois.

De multiples raisons imposent un rapprochement de ces opérateurs : mieux exploiter les synergies et supprimer les doublons, atteindre une taille critique suffisante pour affronter la libéralisation du marché des transports publics, harmoniser la politique tarifaire et faciliter la promotion du transport public, etc.

Cette démarche de rapprochement doit être aussi l'occasion pour le canton de redéfinir son implication au sein des deux entreprises de transport "cantonales", et d'étudier l'opportunité d'une fusion à terme, compte tenu de sa fonction d'autorité organisatrice et dans l'optique du libre marché.

A terme, l'objectif pour le canton est de pouvoir traiter avec seulement un voire deux opérateurs pour l'ensemble des lignes de transports publics relevant de sa compétence, ne serait-ce que dans un souci d'économie et d'efficacité.

Donner une assise juridique solide au Plan directeur des transports

Le Plan directeur des transports préconise un développement différencié de l'offre de transport (p. ex. effort mené en priorité sur l'agglomération), il redéfinit les compétences (p. ex. poids accru donné aux collaborations intercommunales), il suggère une refonte du modèle de financement des transports, etc.

Ces ambitions impliquent de fait une mise à niveau de la législation. Celle-ci visera entre autres à :

- expliciter les orientations et les principes de la politique des transports voulue par le canton,
- fixer les critères applicables pour les classifications et les décisions,
- préciser les normes à respecter ou les objectifs chiffrés à atteindre,
- harmoniser les compétences et les règles de collaboration,
- poser les bases d'un nouveau modèle de financement des transports.

Ce travail législatif devra pouvoir s'appuyer sur un large consensus politique, au travers d'une table ronde réunissant tous les acteurs concernés.

3. Priorités

Ce chapitre met en évidence les actions qui devraient constituer une priorité au sein du Plan directeur des transports, du fait de leur impact déterminant sur les autres composantes du système de transport et/ou sur la mobilité en général.

1^{ère} étape TransRUN (axe I)

La priorité devrait être mise sur la réalisation de la 1^{ère} phase du projet TransRUN, incluant l'ouvrage qui offre le meilleur rapport coût/bénéfices, à savoir la réalisation d'un nouveau tunnel de liaison ferroviaire entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds [action I-2b].

A cet effet, il s'agit de poursuivre les études de détail et de définir un financement permettant entre autres d'avancer rapidement sur cette première phase indépendamment de la procédure d'inscription du projet au Fonds d'infrastructures de la Confédération.

Amélioration de la qualité de vie en ville (axe II)

L'amélioration de la qualité de vie en ville est une priorité forte de la politique des transports et d'aménagement du territoire.

Plusieurs actions sont préconisées à cet effet : développement des mobilités douces et qualité des espaces urbains [actions II-5a à II-5d], amélioration des transports publics urbains [actions II-4a et II-4c], politique de stationnement [action II-2], parkings d'échanges [actions II-3a à II-3b], stratégie coordonnée de requalification des traversées de localités [action II-1e].

Ces actions sont en grande partie du ressort des communes, ou du moins les impliquent fortement. Aussi à court terme, pour le canton, l'enjeu est de dialoguer avec les structures intercommunales pour donner une véritable impulsion dans ce domaine, pour définir au besoin un cadre législatif approprié à ces actions, et pour soutenir les efforts entrepris.

Liaisons ferroviaires nationales et internationales (axe III)

Au niveau national, le canton doit défendre en priorité le développement de liaisons ferroviaires de qualité vers l'Arc lémanique [actions III-1a et III-1c], Berne [action III-1d], et Zurich [action III-1f].

Au niveau international, la priorité à court terme sera de définir, d'entente avec les régions voisines, une vision commune de la stratégie à suivre pour l'accrochage de la Suisse occidentale au futur TGV Rhin - Rhône [action III-2b] et pour le développement des liaisons TGV vers Paris [action III-2a].

Délégation de compétences aux structures intercommunales (axe IV)

Une priorité du programme d'actions est d'impliquer plus fortement les collectivités locales dans la planification et la gestion des transports.

Plus concrètement, il s'agira pour le canton de définir en concertation avec les structures de collaboration intercommunales (RUN, CRT), les modalités d'une délégation de compétences en matière de transports publics, ainsi qu'en matière d'aménagement et d'entretien du réseau routier *[actions IV-2]*.

Financement des transports et adaptation du cadre législatif (axes V et VI)

Les ambitions en matière de transport ne pourront prendre pleinement corps qu'avec un cadre financier et institutionnel solide, défini sur la base d'un large consensus politique.

Les défis à relever à cet effet sont difficiles, et nécessiteront un vaste travail de concertation qu'il s'agit d'entreprendre sans délai *[actions V-1, V-2 et VI-4]*.

1830-N-014-8 / PHG / 15.10.07

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°		
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)								
Axe I - Connecter et rapprocher les Neuchâtelois : vers le TransRUN																					
I-1	TC	Structure du réseau TC cantonal	Définir une structure claire de l'offre TC sur le canton, correspondant aux fonctions à assurer et s'inscrivant dans la perspective du TransRUN	Structuration de l'offre TC distinguant : - le réseau ferroviaire TransRUN (desserte 1/4 d'h entre les 3 villes) - les autres lignes ferroviaires cantonales - le réseau TC urbain de l'agglomération (desserte renforcée) - le réseau TC régional de base - le réseau TC régional touristique	LT		Validation politique élargie de l'image directrice TC proposée	-		-	-		VI-4b		Canton	CRT, Agglomération, Exploitants	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Développement de l'urbanisation et des transports dans le canton de Neuchâtel, Plate-forme RUN, Metron, 2006				
I-2a b c d e f g h i	TC	Desserte ferroviaire cantonale renforcée	Développer une desserte ferroviaire structurant et dynamisant le système de transports collectifs du canton	TransRUN - Axe Marin - Neuchâtel - Saint-Aubin : - nouvelles gares (Perreux, Vieille Ville, Cité Martini) - cadence 1/2h	MT-LT	Inscription du projet dans la prochaine échéance du Fonds d'infrastructure	Définition d'un financement cantonal du projet Poursuite des études du projet Consolidation du dossier en vue de l'inscription du projet dans la prochaine échéance du Fonds d'infrastructure Discussion avec les Collectivités F concernant l'extension transfrontalière de la desserte et les adaptations résultantes de l'infrastructure	450	selon études TransRUN, y.c. modernisation et électrification de la ligne Morteau - Le Locle	?	7.6	estimation sommaire ; évolution des subventions fédérales ?	-?	I-2b, I-2c, I-2d, I-2e, I-2h, II-4e, I-5a, II-3a, V-2h, VI-4b	oui	Canton	Confédération, Agglomération, CRT, Exploitants	Etude de la ligne CFF Neuchâtel - Le Locle, Préparation des éléments d'avant-projet pour une décision, ITEP - Bonnard & Gardel, mai 1990 Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Etude d'un système de transport public pour le Réseau Urbain Neuchâtelois, Rapport technique, Citac - Metron & Cie, novembre 2004 Analyse et visualisation de «Concepts d'offre TransRUN» entre Col-des-Roches et Gorgier-St-Aubin / Marin-Epagnier, ITEC Ingénieurs SA, février 2005 Avant-projet sommaire TransRUN, AJS Ingénieurs civils SA, février 2005 Etude d'opportunité TransRUN, Résumé, Metron, novembre 2005 Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du littoral, février 2006 Fiches de mesures, Groupe Technique "Transports" du Projet d'agglomération du Réseau des Trois Villes, avril 2006 Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	TC1		
				TransRUN - Axe La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel : - nouvelle infrastructure ferroviaire entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel - nouvelle gare (Cernier) - cadence 1/4h en HP	MT-LT			11.4									I-2a, I-2c, I-2h, II-4e, I-5a, II-3a, V-2h, VI-4b		Canton	Confédération, Agglomération, CRT, CTJ, Région Franche-Comté, Exploitants	
				TransRUN - Axe Le Locle - La Chaux-de-Fonds : - gares à créer, réactiver ou modifier (Grand Pont, Morgarten, Eplatures, Col des Roches, Col de France/P+R) - cadence 1/4h en HP entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds - extensions régulières en direction de Morteau et correspondances optimisées vers le Vallon de St-Imier - modernisation et électrification de la ligne Morteau - Le Locle	MT-LT												I-2a, I-2b, I-2h, II-4d, II-4e, I-5a, II-3a, V-2h, VI-4b		Canton	Confédération, Agglomération, CRT, CTJ, Région Franche-Comté, Exploitants	TC1 TC4
				Val de Travers : - liaison accélérée et diamétrale (Travers - Neuchâtel - Marin/Le Landeron) - extension régulière à Pontarlier - gares à créer ou réactiver (Les Verrières, Les Verrières de Joux/P+R frontière F) - cadence 1/2h en HP	LT	1ère étape (à préciser) à MT	Discussion avec les Collectivités F concernant l'extension transfrontalière de la desserte et les adaptations résultantes de l'infrastructure Etude de faisabilité et de programme pour les nouvelles gares	?	nouvelles gares, amélioration de l'infrastructure	-	25.2						I-2a, I-2h, I-5a, II-3a, VI-4b		Canton	CRT, CTJ, Collectivités F, Exploitants	TC1
				Neuchâtel - Le Landeron (- Bienne) : cadence 1/2h en HP	LT												I-2a, I-2h, I-5a, II-3a, VI-4b		Canton	CRT, Canton BE, Exploitants	
				Les Ponts de Martel : cadence horaire en HP	LT												I-2h, I-5a, II-3a, VI-4b		Canton	CRT, Exploitants	
				CJ Franches Montagnes : soutien à l'amélioration de l'entrée en ville de La Chaux-de-Fonds et au projet de 3e rail Glovelier Delémont	LT												I-2a à I-2c, I-5a, I-6a		Canton	CRT, Canton JU, Exploitants	
				Interfaces de rabattement régionales : - identification des gares d'interconnexion avec le réseau de bus régional et/ou de rabattement P+R (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, Col des Roches, Col de France, [St-Imier], Cernier, Les Ponts de Martel, Fleurier, [Verrières-de-Joux], Gorgier-St-Aubin, Colombier, St-Blaise, Marin, [La Neuveville], ...) - optimisation de la gestion, des aménagements, de l'équipement et de la signalétique	LT	1ère étape (à préciser) à MT	Etude de faisabilité et de programme pour chaque site	?	aménagement et équipement des interfaces	?	-						I-2a à I-2g, I-2i, I-3a à I-3e, I-5a, II-3a, I-7, VI-4b		Canton	CRT, CTJ, Région Franche-Comté, Exploitants	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007
				Image et qualité du service régional : - équipement homogène des gares - confort du matériel roulant - accès des personnes à mobilité réduite - ligne graphique des gares et du matériel roulant - signalétique harmonisée	LT	1ère étape (à préciser) à MT	Définition d'objectifs-cibles réalistes, d'entente avec les exploitants	?	équipement des gares, matériel roulant	-	-	(gains potentiels via l'augmentation des recettes)					II-4f, I-6a, I-6b, VI-4b		Canton	CRT, Exploitants	
I-3a b	TC	Desserte TC régionale optimisée	Assurer, hors agglomération, un service de base répondant à la fois aux besoins de desserte du canton et aux attentes locales	CRT Val de Ruz : - à CT-MT : ligne Val de Ruz - Neuchâtel cadencée à 10' en HP, rabattement sur la gare des Hts-Geneveys en correspondance avec tous les trains vers La Chaux-de-Fonds, prise en compte de l'accès aux sites touristiques et des transports scolaires, compléments de desserte à définir selon souhaits et possibilités de la CRT - à LT : rabattement prioritairement sur la future gare de Cernier, prise en compte de l'accès aux sites touristiques et des transports scolaires, pour le reste à définir en coordination avec la CRT	MT	Adaptation de la législation sur les TP Mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel	Validation politique élargie de l'image directrice TC proposée Etude du cahier des charges minimal à imposer pour chaque région	5-10	ordre de grandeur pour aménagement et équipement des arrêts	-	7.5	estimation sommaire ; évolution des subventions fédérales ?	-?	II-4e, I-2h, I-5a, IV-2b, VI-2b, VI-4b		CRT Val de Ruz	Canton, Exploitants	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Note technique - Desserte Val-de-Ruz, propositions et évolutions, TRN, 8 février 2006 Développement de l'urbanisation et des transports dans le canton de Neuchâtel, Plate-forme RUN, Metron, 2006 Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	TC3		
				CRT Val de Travers : rabattement sur le train (Fleurier) depuis la Côte-aux-Fées et Les Bayards, amélioration des relations avec les Montagnes (temps de parcours, ...), prise en compte de l'accès aux sites touristiques (Areuse, Creux du Van, ...) et des transports scolaires, pour le reste à définir en coordination avec la CRT	MT	Adaptation de la législation sur les TP		0.5	estimation sommaire ; évolution des subventions fédérales ?	-?	I-2h, I-5a, IV-2b, VI-2b, VI-4b		CRT Val de Travers	Canton, Exploitants							

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Échéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)						
<i>Les colonnes en jaune correspondent aux éléments adoptés par arrêté du Conseil d'Etat</i>																			
c				CRT Montagnes NE (partie régionale) : rabattement sur le train (au Col des Roches et à Fleurier) depuis la Brévine, liaison régulière entre Le Locle et le Val de Travers (Fleurier), prise en compte de l'accès aux sites touristiques (Saut du Doubs, ...) et des transports scolaires, pour le reste à définir en coordination avec la CRT	MT						3.3	estimation sommaire ; évolution des subventions fédérales ?	-?	I-2h, I-5a, I-5c, IV-2b, VI-2b, VI-4b		CRT Montagnes NE	Canton, Exploitants		
d				CRT Béroche : rabattement sur le train (Gorgier - St-Aubin) depuis Montalchez et Fresens, prise en compte de l'accès aux sites touristiques et des transports scolaires, pour le reste à définir en coordination avec la CRT	MT						0.5	estimation sommaire ; évolution des subventions fédérales ?	-?	I-2h, I-5a, I-5b, IV-2b, VI-2b, VI-4b		CRT Béroche	Canton, Exploitants		
e				CRT Entre-deux-Lacs : rabattement sur le train (à St-Blaise, La Neuveville, Marin) depuis Enges, Lignières et les autres localités du Pied du Jura, prise en compte de l'accès aux sites touristiques (Chasseral, ...) et des transports scolaires, pour le reste à définir en coordination avec la CRT	MT						0.5	estimation sommaire ; évolution des subventions fédérales ?	-?	I-2h, I-5a, I-5b, IV-2b, VI-2b, VI-4b		CRT Entre-2-Lacs	Canton, Exploitants		
I-4	NA	Desserte lacustre régulière	Assurer un service attrayant pour des usagers réguliers, sur une liaison lacustre offrant un potentiel intéressant	Développement d'une ligne régulière (navettes rapides de 20-50 places) en traversée du Lac de Neuchâtel	MT		Identification de la liaison sur laquelle une ligne lacustre rapide offre des temps concurrentiels et bénéficie d'un potentiel intéressant	?	navettes rapides	-	+?	augmentation des charges d'exploitation	-	II-4e, VI-4b		Canton	Cantons de Vaud et de Fribourg, Exploitants		
I-5a	TC-NA	Desserte TC touristique	Assurer et promouvoir l'accessibilité TC des sites touristiques	Définition d'un concept de desserte des sites touristiques cohérent à l'échelle cantonale	MT		Définition des objectifs de desserte touristique et identification des moyens mobilisables à cet effet (p. ex. partenariats avec des activités touristiques)	?	signalétique et aménagements éventuels	-	+?	augmentation des charges d'exploitation	-	I-2a à I-2h, I-3a à I-3e, I-6b, III-3, IV-2b, VI-4b		Canton	CRT, Office du tourisme, Exploitants		
b				Coordination optimisée de la desserte TC et de la desserte touristique lacustre sur les Trois Lacs, développement de produits touristiques combinés rail-bus-bateaux	MT			-		-	+?	augmentation des charges d'exploitation	-	I-3d, I-3e, I-6b, IV-2b, VI-4b					
c				Développement coordonné de la desserte ferroviaire des Brenets et des bateaux du Lac des Brenets (Saut du Doubs)	MT			-		-	+?	augmentation des charges d'exploitation	-	I-3c, I-6b, IV-2b, VI-4b					
I-6a	TC	Marketing de l'offre TC	Promouvoir les TC par une communication et une tarification coordonnées	Communauté tarifaire intégrale cantonale, inclusion les régions voisines pertinentes (Morteau, St-Imier, Franches Montagnes, ...), billettique simple et uniformisée, produits tarifaires ciblés (entreprises, ...)	MT		1ère étape à CT sur l'ensemble du canton Exploitant unique à terme	?	adaptation de la billettique	-	3.5	augmentation modérée de la subvention cantonale	-	I-2i, II-4f, II-3a, II-3b, IV-3a, V-2f, VI-4b		Canton	CRT, Agglomération, Exploitants		TC2
b				Guide horaire commun à tous les exploitants sur le canton	MT		1ère étape à CT sur l'agglomération	-		-	-		-	I-2i, II-4f, I-5a à I-5c, VI-4b					
I-7	MD	Réseau cycliste utilitaire cantonal	Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens entre les régions suburbaines et les centres urbains	Itinéraires cyclables utilitaires cantonaux : - identification des itinéraires à aménager (entre autres : Voie Verte St-Imier - Morteau interconnectant l'itinéraire n° 7 "Jura" de La Suisse à Vélo et l'itinéraire "Grande Traversée du Jura" de la Région Franche-Comté) - définition des typologies d'aménagement adaptées à chaque configuration - planification des aménagements - coordination avec les réseaux communaux, cyclotouristiques et de loisirs (VTT, ...) - communication	MT-LT		Poursuite de la mise en oeuvre Actualisation de la planification en concertation avec les communes et les milieux concernés du tourisme	10-20 20	ordres de grandeur pour : - aménagements cyclables, signalétique ; - projet de Voie Verte Morteau - St-Imier	-	+?	augmentation des charges d'entretien	-	II-5c, II-5d, IV-3a, VI-4c		Canton	Agglomération, CRT, Région Franche-Comté	Plan directeur cantonal du réseau cycliste utilitaire (en cours) Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	MD2
I-8	MD	Cyclotourisme	Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements touristiques	Réseau cyclotouristique : - identification des itinéraires à aménager - développement de l'intermodalité (vélo + train, ...) - planification des aménagements et des équipements - communication - coordination avec le projet SuisseMobile	MT-LT		Poursuite de la mise en oeuvre Actualisation de la planification en concertation avec les milieux concernés du tourisme et les exploitants TC	5	ordre de grandeur pour aménagements, signalétique	-	+?	augmentation des charges d'entretien	-	II-3h, III-3, VI-4c		Canton	Office du tourisme, Exploitants, CRT, SuisseMobile	Plan directeur cantonal des itinéraires cyclotouristiques	MD4

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°	
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)							
Les colonnes en jaune correspondent aux éléments adoptés par arrêté du Conseil d'Etat																				
Axe II - Villes neuchâteloises : sérénité et sécurité																				
II - 1a	TI	Requalification des traversées de localités	Améliorer la qualité de vie et la sécurité du trafic le long des grands axes routiers traversant les villes et villages	Requalification de la traversée de Serrières : mise en tunnel et en régime autoroutier intégral de l'A5 entre Auvernier et l'échangeur de Serrières	CT	Octroi d'un crédit par le Grand Conseil pour couvrir la part cantonale	Etablissement du projet	145		128	-	entretien Confédération	+?	II-1e, II-5a, II-5c, III-5, IV-2c, V-2e, VI-4a		Canton	Confédération, Agglomération		T11	
	b			TI-MD	Requalification de la traversée de Peseux : - opportunité et conception d'un éventuel contournement à préciser en adéquation avec l'objectif d'une amélioration durable de la qualité de vie et de la sécurité sur l'ensemble de cette région urbaine ; si contournement, conception assurant une prise en charge maximale du trafic local - requalification des voiries urbaines existantes en simultanéité avec le contournement le cas échéant	LT		Etude comparative des différentes options envisageables et de la conception la mieux à même de répondre aux objectifs	100	ordre de grandeur pour contournement et requalification	-	+?	augmentation des charges d'entretien	-	II-1e, II-5a, II-5c, IV-2c, V-2e, VI-4a		Canton	Agglomération	Avant-projet de contournement	T12
	c				Requalification de la traversée de La Chaux-de-Fonds : - opportunité et conception de l'éventuelle 2ème étape de contournement Ouest à préciser en adéquation avec l'objectif d'une amélioration durable de la qualité de vie et de la sécurité en ville ; si contournement, conception assurant une prise en charge maximale du trafic local - conception de la liaison H20-H18 (contournement Est) - requalification des voiries urbaines existantes (en simultanéité avec les contournements le cas échéant)	LT	1ère étape du contournement Ouest mise en service en 2007 Validation par le Parlement de l'inscription de la H20 au réseau des routes nationales Etudes en cours	Définition de la stratégie à adopter dans l'attente d'un éventuel contournement Ouest à long terme Si contournement Ouest, étude de la conception la mieux à même de répondre aux objectifs	115	contournement Ouest	?	+?	augmentation des charges d'entretien	+?	II-1e, II-5a, II-5c, III-5, IV-2c, V-2e, VI-4a		Canton	Confédération, Agglomération	Avant-projet de contournement Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	T13
	d				Requalification de la traversée du Locle et fluidification du Col des Roches : - opportunité et conception de l'éventuel contournement à préciser en adéquation avec l'objectif d'une amélioration durable de la qualité de vie et de la sécurité en ville ; si contournement, conception assurant une prise en charge maximale du trafic local - requalification des voiries urbaines existantes (en simultanéité avec le contournement le cas échéant)	LT	Validation par le Parlement de l'inscription de la H20 au réseau des routes nationales Etudes en cours	Définition de la stratégie à adopter dans l'attente d'un éventuel contournement à long terme Si contournement, étude de la conception la mieux à même de répondre aux objectifs	100-150	ordre de grandeur pour contournement et requalification	?	+?	augmentation des charges d'entretien	+?	II-1e, II-5a, II-5c, IV-2c, V-2e, VI-4a		Canton	Confédération, Agglomération	Avant-projet de contournement Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	T13
	e				Routes cantonales : requalification et mise en valeur des traversées de villages selon une stratégie globale coordonnée (implication des structures intercommunales, partage de l'espace public, atténuation des nuisances, ...)	MT-LT	Adaptation de la législation sur les routes	Définition des principes applicables à chaque contexte (guide?)	?	requalifications	?	+?	augmentation éventuelle des charges d'entretien	+?	II-1a à II-1d, II-5a, II-5c, IV-2c, V-2e, VI-4a	oui	Canton	CRT, Communes	Cf. guide Valtralic du canton de Fribourg	A74
II - 2	TI	Politique de stationnement	Développer une politique de stationnement incitant à l'utilisation des mobilités douces et des transports collectifs	Généralisation du stationnement à durée limitée et/ou payant en centres urbains, stationnement payant imposé pour toute installation d'une certaine taille sur le canton Diminution de l'emprise du stationnement en surface sur les espaces à valoriser Renforcement du contrôle Normes restrictives pour les projets de construction, négociation des besoins dans le cadre de Plans de mobilité d'entreprises Utilisation des recettes du paiement et du contrôle en faveur du développement des transports collectifs et des P+R Espaces de stationnement appropriés pour les cars de tourisme	CT-MT	Réflexions en cours	Sensibilisation des communes à l'importance d'une politique de stationnement volontariste Discussion concernant l'utilisation des recettes Développement d'une vision stratégique coordonnée à l'échelle du canton	5	ordre de grandeur pour marquages, horodateurs, ...	-	-?	recettes issues du paiement et du contrôle	-	II-3a, II-3b, IV-3a, V-2b	oui	Agglomération	Canton, CRT, Communes	Plan de stationnement de Neuchâtel Projet d'agglomération	T18	
II - 3a	TI-TC	P+R	Offrir une solution de rabattement sur le rail ou les TC urbains pour les population non/mal desservies au domicile	P+R régionaux : - offres P+R sur les lignes ferroviaires, entre autres à Morteau, Col de France, Col des Roches, Verrières (et/ou frontière F), Fleurier, Noiraigue, Gorgier - St-Aubin, Cernier, ... - optimisation des accès routiers - équipements, aménagements, signalétique - tarification combinée, marketing	MT-LT	Etudes en cours	Définition d'une stratégie globale coordonnée en la matière	30-50	ordre de grandeur pour parkings, accès, équipements, ...	?	+?	augmentation des charges d'entretien, abonnement subventionné	-	I-2a à I-2h, I-6a, VI-4b	oui	Canton	CRT, Exploitants	Volet P+R du plan de développement des TP dans le Littoral neuchâtelois Volet stationnement de l'étude de la vocation des gares du Littoral (en cours) Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	T16	
	b			P+R urbains : - offres P+R en entrée d'agglomération sur les principaux axes de transports publics urbains, et dans les gares suburbaines - optimisation des accès routiers - équipements, aménagements, signalétique - tarification combinée, marketing	MT-LT						+?	augmentation des charges d'entretien, abonnement subventionné	-	II-4a, II-4c, I-6a, VI-4b	oui	Agglomération	Canton, Exploitants	Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du Littoral, février 2006 Projet d'agglomération		

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)						
Les colonnes en jaune correspondent aux éléments adoptés par arrêté du Conseil d'Etat																			
II - 4a	TC	Desserte TC urbaine renforcée	Encourager une utilisation sensiblement accrue des transports collectifs pour les déplacements urbains	Amélioration du niveau de desserte en agglomération : - inscription dans la loi de l'objectif - d'une desserte minimale en HP et en HC sur le réseau urbain - d'une desserte régulière de 06h à 24h sur le réseau urbain - d'une distance maximale de desserte de toutes les zones bâties de l'agglomération urbaine	MT	Adaptation de la législation sur les TP	Définition d'objectifs-cibles réalistes, d'entente avec les exploitants	-		-	34.0	estimation sommaire	-	II-3b, IV-2a, IV-3b, VI-2a, VI-4b		Agglomération	Canton, CRT, Exploitants	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Projet de Cité - Plan directeur de la mobilité urbaine de la Chaux-de-Fonds, C.E.A.T. & cie, 2002 Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du littoral, février 2006 Fiches de mesures, Groupe Technique "Transports" du Projet d'agglomération du Réseau des Trois Villes, avril 2006 Projet d'agglomération Développement de l'urbanisation et des transports dans le canton de Neuchâtel, Plate-forme RUN, Metron, 2006 Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	TC2
				Développements du Littoral : - augmentation de la fréquence de 20' à 15' voire 10' - prolongement vers l'Est, avec arrêt à l'Université (Fun'ambule - gare) et à la Maladière	MT		Poursuite des études (avant-projet sommaire, demande, concept d'exploitation, opportunité d'un prolongement au-delà de la Maladière)	5 60 100	ordres de grandeur pour : - rame suppl. pour cadence 15' sur tronçon Boudry - Pl. Pury - prolongement Maladière - prolongement Monruz	?	6.1 7.3 10 12	estimation sommaire pour : - fréquence portée à 15' - prolongement Maladière - prolongement Monruz	-	IV-2a, VI-2a, VI-4b					
				Amélioration de la vitesse commerciale des TC urbains : - inscription dans la loi de l'objectif d'une vitesse commerciale minimale pour les lignes urbaines - mise en place d'une stratégie d'intervention d'entente avec les Services concernés (p. ex. voies réservées, feux à priorité TC, accès aux véhicules, ...)	MT	Adaptation de la législation sur les TP	Définition d'objectifs-cibles réalistes, d'entente avec les exploitants et les services concernés	?	aménagement des voiries	?	-?	diminution des charges d'exploitation (meilleure rotation du matériel roulant)	-	II-3b, II-4g, IV-2a, VI-2a, VI-4b					
				Réorganisation approfondie de la desserte urbaine de La Chaux-de-Fonds - Le Locle en fonction de la future offre ferroviaire	LT	Mise en service de l'offre TransRUN		-		-	16.9	estimation sommaire	-	I-2c, IV-2a, VI-2a, VI-4b					
				Interfaces TC urbaines : - identification des interfaces entre le réseau urbain et les autres TC - réorganisation des lignes urbaines autour de ces interfaces - optimisation de la gestion, des aménagements, de l'équipement et de la signalétique	MT	Adaptation de la législation sur les TP Projets de réorganisation des TP urbains autour du terminus Littoral à Boudry et du nœud de St-Blaise	Etude des enjeux d'interconnexion des différents réseaux	20-30	ordre de grandeur pour équipement des interfaces et arrêts, aménagements, matériel roulant	?	-		-	I-2a à I-2c, I-3a, I-4, IV-2a, VI-2a, VI-4b					
				Image et qualité du service urbain : - équipement homogènes des arrêts - confort du matériel roulant - accès des personnes à mobilité réduite - ligne graphique des arrêts et du matériel roulant - signalétique harmonisée	MT	Adaptation de la législation sur les TP	Définition d'objectifs-cibles réalistes, d'entente avec les exploitants				-	(gains potentiels via l'augmentation des recettes)	-	I-2i, II-4g, I-6a, I-6b, IV-2a, IV-4a, VI-2a, VI-4b					
				Information des usagers : centre de régulation et information en temps réel aux principaux arrêts	MT			?	équipements	-	-		-	II-4c, II-4f, IV-2a, VI-2a, VI-4b					
II - 5a	MD	Espaces publics et réseau doux urbains	Développer une politique d'aménagement et d'équipement en faveur des mobilités douces pour les déplacements urbains	Piétons et espaces publics : - définition d'objectifs cibles en matière d'élimination des points noirs piétons - développement d'une politique de mise en valeur des espaces publics dans les centres et les quartiers (aménagements, zones 30, zones de rencontre)	MT-LT	PD des mobilités douces à l'étude	Identification des moyens de sensibilisation et de mobilisation des structures communales et intercommunales concernées	20-30	ordre de grandeur pour aménagements, signalétique, parcs à vélos, ...	?	+?	augmentation des charges d'entretien	-	II-3e, II-5b, IV-1b, IV-2d, VI-4c	oui	Agglomération	Canton, Communes	Projet d'agglomération Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire, République et Canton de Neuchâtel, 2004 Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du littoral, février 2006 Projet de Cité - Plan directeur de la mobilité urbaine de la Chaux-de-Fonds, C.E.A.T. & cie, 2002 Développement de l'urbanisation et des transports dans le canton de Neuchâtel, Plate-forme RUN, Metron, 2006 Système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau - St-Imier, RR&A, 2007	A75 MD1 MD3
				Plans communaux des chemins pour piétons (LCPR) : prise en compte en particulier des objectifs de cohérence multimodale (conception d'ensemble) et d'accessibilité des arrêts TC	MT-LT	PD des mobilités douces à l'étude	Veiller à l'application de la LCPR par les communes et au besoin prendre les dispositions légales appropriées			+?	augmentation des charges d'entretien	-	II-5a, IV-1b, IV-2d, VI-4c	oui	Communes	Canton			
				Réseau cyclable urbain communal : - définition d'objectifs cibles en matière d'aménagement d'itinéraires cyclables - définition des typologies d'aménagement adaptées à chaque configuration - planification des aménagements - coordination avec les réseaux communaux, cyclotouristiques et de loisirs (VTT, ...) - communication	MT-LT	PD des mobilités douces à l'étude	Identification des moyens de sensibilisation et de mobilisation des structures communales et intercommunales concernées			+?	augmentation des charges d'entretien	-	II-3e, II-5d, I-7, I-8, IV-1b, IV-2d, IV-3a, VI-4c	oui	Agglomération	Canton, Communes			
				Parcages vélos : - installation de parcs à vélos à proximité des administrations, équipements, gares et interfaces TC (B+R) - réglementation des constructions imposant le respect des normes en matière de parcage vélo - incitation à équiper les immeubles d'habitation existants de parcs à vélos très accessibles et sécurisés	MT-LT		Mise en oeuvre pour les bâtiments et équipements du canton Identification des moyens de sensibilisation et de mobilisation des structures communales et intercommunales concernées			+?	augmentation des charges d'entretien	-	II-5c, I-7, IV-1b, IV-2d, IV-3a, VI-4c	oui	Agglomération	Canton, Communes			

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel		Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques						
<i>Les colonnes en jaune correspondent aux éléments adoptés par arrêté du Conseil d'Etat</i>																		
II - 6	TI	Autopartage	Encourager le développement de l'autopartage	Promotion de l'autopartage auprès des grandes entreprises (déplacements professionnels) et dans les grands quartiers d'habitation	CT			-		-	-		-	IV-3a	Canton	Prestataires d'autopartage		
II - 7	(TC)	Revalorisation des secteurs de gares	Favoriser une utilisation accrue de l'offre ferroviaire et améliorer l'image du chemin de fer par la qualité et l'animation des sites de gare	Identification des potentiels de valorisation urbaine et d'animation des secteurs alentours des gares existantes et envisagées, mise sur pied et tenue à jour d'une base de données, définition d'une stratégie d'incitation au développement préférentiel des sites bien desservis par le rail en concertation avec les acteurs concernés	LT	Etudes en cours sur le Littoral 1ères étapes à MT (en lien avec 1ère étape du réseau ferroviaire cantonal)	Constitution d'une base de données Définition d'une stratégie d'incitation et opérations tests Etude à mener sur les Montagnes	-		-	-		-	I-2a à I-2c, I-2h, V-2g, VI-4b	Canton	Agglomération, Communes, promotion économique, milieux immobiliers	Projet d'agglomération, réseau des Trois Villes, Protocole d'accord, mai 2005 Vocation des gares de la Communauté Urbaine du Littoral, Urbaplan, mars 2006 Fiches de mesures, Groupe Technique "Transports" du Projet d'agglomération du Réseau des Trois Villes, avril 2006 Développement de l'urbanisation et des transports dans le canton de Neuchâtel, Plate-forme RUN, Metron, 2006	A73

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)						
Les colonnes en jaune correspondent aux éléments adoptés par arrêté du Conseil d'Etat																			
Axe III - Un canton bien relié aux villes suisses et européennes																			
III - 1a	TC	Accessibilité ferroviaire depuis les villes suisses	Assurer l'accrochage du canton au réseau des grandes villes suisses	Lausanne : liaison ICN cadencée à la demi-heure	LT	ZEB	Vision commune avec les cantons voisins, lobbying auprès de la Confédération et des CFF, anticipation des risques du trafic marchandises pour le développement du trafic voyageurs et des sites de gares	?	adaptations éventuelles de l'infrastructure	?	-	+?	III-1g	oui	Canton	Exploitants, Confédération			TC5
b				Valais : rétablissement d'une liaison ICN cadencée à l'heure sans transbordement imposé à Lausanne	LT	ZEB					-	+?	III-1g						
c				Genève : maintien de la liaison ICN cadencée à l'heure, sans arrêt à Lausanne	LT	ZEB					-	+?	III-1g	oui					
d				Bienne - Zürich : liaison ICN cadencée à la demi-heure	LT	ZEB					-	+?	III-1g	oui					
e				Fribourg : introduction d'une liaison IR-RE cadencée à l'heure	LT	ZEB		?	adaptations éventuelles de l'infrastructure	?	+?	liaison RE à charge du canton ?	+?	III-1g					
f				Berne : - liaison IR-RE cadencée à la demi-heure - adaptations de l'infrastructure (MT : diminution des temps de parcours du TGV, LT : doublement des voies)	MT-LT	Projets en cours MT : travaux TGV LT : ZEB		?	adaptations de l'infrastructure	?	+?	liaison RE à charge du canton ?	+?	III-1g, III-2a	oui			Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000	TC6
g				Nœud de correspondances ferroviaires optimisé à Neuchâtel	MT-LT	Projets en cours MT : 1ère étape réseau ferroviaire cantonal		?	adaptations éventuelles de la gare	?	-	(gains potentiels non exclus)	-	I-2a, I-2b, I-2d, I-2e, III-1a à III-1f, III-3		Canton	Exploitants, Confédération		TC1 TC5
h				Nœud de correspondances ferroviaires optimisé à La Chaux-de-Fonds	MT-LT	MT : étape intermédiaire (en lien avec 1ère étape réseau ferroviaire cantonal)		?	adaptations éventuelles de la gare	?	-	(gains potentiels non exclus)	-	I-2b, I-2c, I-2f, I-2g		Canton	Exploitants, Confédération		
III - 2a	TC	Liaisons TGV et à travers l'Arc jurassien	Assurer l'accrochage du canton au réseau ferroviaire européen à grande vitesse et aux villes de Franche Comté et de Bourgogne	TGV Paris : - maintien voire renforcement des liaisons quotidiennes vers Paris par l'Arc jurassien - prolongement des TGV en direction de l'Oberland bernois - amélioration de l'infrastructure côtés suisse et français - promotion de la liaison auprès de la clientèle potentielle	MT-LT	CT : travaux planifiés sur Dole - Frasne MT : travaux planifiés sur Neuchâtel - Berne	Vision commune avec les cantons voisins, lobbying auprès de la Confédération et des collectivités françaises concernées	-	50% Dole - Frasne et 100% Neuchâtel-Berne	140	-	participation au financement de l'exploitation ?	+?	III-1f, III-2b	oui	Canton	Confédération, Collectivités F, Exploitants	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Plaquette "Assurons l'avenir d'une liaison essentielle pour la Suisse et l'Arc jurassien", Programme fédéral de raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse Raccordement de la suisse occidentale au réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse, situation résumée au 25 juin 2004, Conférence des Transports de Suisse Occidentale	TC7
b				Liaisons à travers l'Arc jurassien : - développement de liaisons régulières (env. cadence 2h) entre Neuchâtel et l'une des futures gares TGV de l'axe Rhin-Rhône (à préciser), assurant des correspondances optimisées avec les futures liaisons TGV vers Paris, vers le Nord-Est et vers le Sud - maintien voire renforcement de la desserte TER entre les Montagnes et Besançon	MT-LT	Mise en service de la ligne TGV Rhin-Rhône		?	participation à l'amélioration des infrastructures F ?	?	+?	participation au financement de l'exploitation ?	+?	III-2a	oui				TC5
III - 3	TC	Accessibilité ferroviaire pour le tourisme	Promouvoir le chemin de fer pour l'accès de la clientèle touristique nationale et internationale	Coordination optimisée des dessertes TC permettant l'accès aux sites touristiques, promotion de cette desserte auprès de la clientèle touristique nationale et internationale (communication, produits combinés, ...)	CT		Concertation avec les milieux concernés du tourisme	-		-	+?	communication, produits combinés	-	I-5a à I-5c, I-8, III-1g, VI-4b		Canton	Office du tourisme, Exploitants		
III - 4	AE	Aéroport régional des Eplatures	Valoriser l'accessibilité aérienne européenne pour l'aviation d'affaires	Mise à niveau et adaptation de l'infrastructure technique aéroportuaire aux normes internationales	CT		Concertation avec les milieux concernés de l'économie	?	adaptation des installations selon besoins	-	0.1	subvention cantonale actuelle	-			Canton	Aérodrome, communes actionnaires		
III - 5	TI	Achèvement des liaisons (auto)routières nationales et de l'arc jurassien	Assurer l'accrochage du canton aux grandes villes suisses, renforcer les échanges sur l'arc jurassien	Soutien à l'achèvement du réseau des routes nationales, vers Bienne notamment Soutien à l'amélioration de la route des Microtechniques	MT-LT		Lobbying auprès de la Confédération et des collectivités françaises concernées	?		?	-		?	II-1a, II-1c, II-1d		Canton	Confédération, Collectivités F		

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)						
Axe IV - Responsabilité des individus, des entreprises et des collectivités																			
IV - 1a	Tous	Responsabilisation individuelle	Impliquer et responsabiliser la population pour la réalisation des objectifs cantonaux en matière de mobilité	Définition d'une stratégie de communication et de sensibilisation : affichage, rubrique de presse, conférences, écoles, grandes entreprises, cafés scientifiques, forums, internet, journées événementielles, cours d'éco-conduite, charte du citoyen, ...	CT		Définition d'une stratégie	-		-	+?	communication, chargé de mission	-			Canton	Associations, société civile		MM2
				Définition d'une stratégie de sensibilisation et de mobilisation des milieux scolaires : - niveaux primaires : soutien au développement du Pédibus et du Vélobus; incitation des communes à sécuriser le chemin de l'école; sensibilisation aux bienfaits de la marche; limitation du transport scolaire aux trajets non possibles à pied ou en vélo; etc. - niveaux secondaires, tertiaires, formations : recours en priorité à la marche, au vélo et aux lignes TC régulières; limitation des transports spéciaux aux liaisons non correctement desservies; etc.	CT			-		-	+?	communication, chargé de mission	-	II-5a à II-5d, IV-2d		Canton	Agglomération, communes, milieux scolaires, associations de parents d'élèves		
IV - 2a	TC	Implication des collectivités locales	Impliquer et responsabiliser les collectivités locales pour la réalisation des objectifs cantonaux en matière de mobilité	Planification et gestion de la desserte TC urbaine déléguée à l'Agglomération au travers d'un "contrat de prestations" A cet effet : - création d'une structure intercommunale unique à l'échelle de l'Agglomération ; - définition périodique des critères déterminant les prestations de transport financées par le canton ; - définition du cahier des charges minimal imposé sur l'Agglomération concernant le service à offrir, entre autres : fréquence minimale à assurer en HP et en HC, amplitude du service, couverture du territoire urbanisé, interfaces, vitesse commerciale, image et qualité du service, tarification, communication, etc.	CT-MT	Adaptation de la législation sur les TP	Table ronde incluant tous les acteurs concernés	-		-	-?	transfert partiel des moyens et charges des TC urbains aux Agglomérations	-		I3a à II-4g, VI-2a	oui	Canton	Agglomération	
				Implication des CRT dans la planification et gestion de la desserte TC régionale, au travers de "contrats de prestations" (le Canton restant formellement l'unique répondant vis à vis de la Confédération, pour le TVR, et en charge de la commande finale de l'offre) A cet effet : - évaluation de l'adéquation du nombre de CRT et de leurs périmètres avec les bassins de desserte TC ; - définition périodique des critères déterminant les prestations de transport financées par le canton pour chaque région ; - définition du cahier des charges minimal à imposer aux CRT concernant le service à offrir, entre autres : rabatement sur les interfaces régionales, liaisons régulières d'importance suprarégionale, accès aux sites touristiques, prise en compte des transports scolaires, image et qualité du service, tarification, communication, etc.	CT-MT	Réorganisation des dessertes TC périphériques Adaptation de la législation sur les TP		-		-	-?	transfert partiel des moyens et charges des TC régionaux aux CRT	-	I-3a à I-3e, I-5a à I-5c, IV-2b	oui	Canton	CRT	Projet d'agglomération	
				Aménagement d'une partie du réseau routier délégué à l'Agglomération et aux CRT au travers d'un "contrat de prestations"	MT-LT	Adaptation de la législation sur les routes		?	partage à définir des coûts d'aménagement du réseau routier	-	±?	partage à définir des charges d'entretien du réseau routier	-	II-1a à II-1e, IV-2a, IV-2b	oui	Canton	CRT, Agglomération		
				Meilleure prise en compte des mobilités douces dans l'aménagement du réseau routier communal : sensibilisation, guide, appui technique, Agenda 21, Pédibus/Vélobus	CT-MT			-		-	-		-	II-5a à II-5d, IV-1b	oui	Canton	Agglomération, Communes	Projet d'agglomération	MM2

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)						
Les colonnes en jaune correspondent aux éléments adoptés par arrêté du Conseil d'Etat																			
IV - 3a b	Tous	Responsabilisation des entreprises	Impliquer et responsabiliser les entreprises pour la réalisation des objectifs cantonaux en matière de mobilité	Plans de mobilité (PM) d'entreprise : - définition d'un cadre légal d'application de la stratégie cantonale (objectif : PM dans les administrations, dans les entreprises de plus de 100 employés et dans les zones d'activités de plus de 200 employés) - utilisation des PM comme outil de négociation de la capacité de stationnement des projets de constructions - application à titre exemplaire dans l'administration cantonale - communication et sensibilisation, guide, introduction d'un label - soutien technique dans le cadre des études et de la mise en oeuvre de PM d'entreprises	CT-MT	Introduction d'un Versement transport (cf. axe V)	Application à titre exemplaire au niveau de l'administration et des équipements du canton	-		-	+?	prestations d'appui, communication, incidences des mesures mises en oeuvre sur les charges d'exploitation TC	-	I-6a, II-2, II-5b, II-5c, I-7, II-6, IV-3b, V-2b, V-2c		Canton	Promotion économique, milieux de l'économie, Exploitants	Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du littoral, février 2006 Fiches de mesures, Groupe Technique "Transports" du Projet d'agglomération du Réseau des Trois Villes, avril 2006.	MM1
				Localisation des entreprises et activités en fonction de l'accessibilité TI et TC : - classement des zones à bâtir ouvertes aux activités et des pôles de développement en fonction de profils d'accessibilité - définition des profils de mobilité des entreprises compatibles avec chaque profil d'accessibilité - utilisation des PM et du Versement transport comme outil d'incitation à une localisation des entreprises conforme à leur profil de mobilité	MT			-		-	-		-	II-4a, IV-3a, V-2b, V-2c					
IV - 4a b	TC TC-TI	Responsabilisation des prestataires de transport	Impliquer et responsabiliser les prestataires de transport pour la réalisation des objectifs environnementaux du canton	Exploitants TC : utilisation d'énergies non issues du pétrole pour l'exploitation des véhicules, recours à des carburants pauvres en soufre, pose de filtres à particules	MT		Définition d'objectifs-cibles réalistes, d'entente avec les exploitants	-		-	+?	coût a priori supérieur des énergies propres	-	II-4f		Canton	Exploitants		
				Soutien au développement des carburants verts et à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports collectifs et privés	LT		Définition d'une stratégie d'entente avec les acteurs privés concernés	?		-	+?	coût a priori supérieur des énergies propres	-						

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Échéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)						
Axe V - Coordonner et pérenniser le financement des transports																			
V - 1	Tous	Financement multimodal	Harmoniser le fonctionnement des budgets cantonaux et faciliter l'allocation stratégique des ressources	Piste à explorer : création d'un Fonds multimodal d'investissement et d'un Fonds multimodal d'exploitation regroupant l'ensemble des sources de financement non obligatoirement affectées Cadrage (révisable à chaque législature) par : - une législation cadre relative au financement des transports - des contrats de prestations avec les acteurs fournissant des prestations en matière de transport - une planification budgétaire quadriennale des investissements et des dépenses de fonctionnement	CT-MT		Table ronde incluant tous les acteurs concernés	-		-	-?	simplification administrative	-	VI-4d	oui	Canton	Confédération, Communes, Agglomération, CRT		
V - 2a	Tous	Nouvelles sources de financement	Développer de nouvelles sources de financement pour sauvegarder les prestations de transport actuelles, et pour financer l'augmentation des prestations et les grands projets inscrits au Plan directeur des transports	Piste à explorer : introduction d'un Versement transport prélevé à hauteur de max __%, sur la masse salariale des entreprises de plus de __ employés ; taux allégé pour les collectivités publiques et les entreprises réalisant un PM	CT-MT		Table ronde incluant tous les acteurs concernés	+?		-	+?		-	IV-3a, IV-3b, VI-4d	oui	Canton	Promotion économique, milieux de l'économie		
b				Piste à explorer : utilisation des recettes communales issues du paiement et du contrôle du stationnement	CT-MT	Généralisation du stationnement à durée limitée et/ou payant dans les centres-villes		+?		-	+?		-	II-2, VI-4d	oui	Communes	Canton		
c				Piste à explorer : introduction d'une "taxe d'équipement transport" sur les zones à bâtir	CT-MT			+?		-	+?		-	IV-3a, IV-3b, VI-4d	oui	Canton	Promotion économique, milieux de l'économie		
d				Piste à explorer : relèvement de la taxe automobile	CT-MT			+?		-	+?		-	VI-4d	oui	Canton			
e				Piste à explorer : introduction de péages routiers (accès à une infrastructure, accès au réseau urbain, ...)	CT-MT	Modification nécessaire de la législation fédérale		+?		-	+?		-	II-1a à II-1e, VI-4d	oui	Canton	Confédération		
f				Piste à explorer : introduction d'une Carte de transport multimodale	CT-MT	Coordination avec la démarche genevoise Modification nécessaire de la législation fédérale		+?		-	+?		-	I-6a, VI-4d	oui	Canton	Confédération Exploitants		
g				Piste à explorer : prélèvement sur la valeur ajoutée du foncier résultant de la qualité de la desserte ferroviaire	CT-MT	TransRUN (nouvelles gares, desserte au quart d'heure)		+?		-	+?		-	I-2a à I-2c, II-7, VI-4d	oui	Canton	Promotion économique, milieux de l'économie		
h				Piste à explorer : partenariat public-privé (PPP) pour le financement des grands projets (p. ex. TransRUN)	CT-MT	TransRUN (financement de la 1ère phase)		+?		-	+?		-	I-2a à I-2c, VI-4d	oui	Canton	Promotion économique, milieux de l'économie		

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Échéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel			Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)						
Axe VI - Traduire les ambitions dans les structures et la législation																			
VI - 1	TC	Réduction du nombre d'exploitants	Diminuer les coûts de fonctionnement des transports en renforçant les synergies entre les opérateurs	Renforcement des synergies et suppression des doublons au niveau des exploitants de transports publics sur le territoire cantonal A terme, attribution de l'exploitation de l'ensemble du réseau de transports publics du canton (urbain, régional, ferroviaire) à un seul voire deux exploitants	CT-LT	Renouvellement des concessions	Examen de l'opportunité d'une éventuelle fusion des TN et des TRN Examen des possibilités de concentrer l'exploitation auprès d'un nombre plus réduit d'exploitants	±?	acquisitions-ventes résultantes (locaux, équipements, matériel roulant, ...)	-	-?	diminution des coûts de fonctionnement	-			Canton	Exploitants		
VI - 2a b	Tous	Structures institutionnelles intercommunales	Simplifier et redéfinir au besoin les périmètres de collaboration intercommunale (CRT, ...) en fonction de l'organisation future des transports	Agglomération : - regroupement des communes constituant l'Agglomération au sein d'une structure unique pour la gestion des transports publics urbains et du réseau routier	MT-LT		Sensibilisation du RUN et des CRT à cette thématique	-		-	-?	simplification administrative	-	II-4a à II-4g, IV-2a, IV-2c		Agglomération	Canton, Communes		
				Régions (hors agglomération) : - réduction souhaitable du nombre de CRT - si besoin, redéfinition des périmètres des CRT en fonction d'un découpage aussi cohérent que possible des réseaux TC et routiers dont la compétence de planification et de gestion est déléguée aux CRT	MT-LT			-		-	-?	simplification administrative	-	I-3a à I-3e, IV-2b, IV-2c		Canton	CRT, Communes		
VI - 3	Tous	Service cantonal de la mobilité	Regrouper au sein d'un même service, les tâches cantonales de planification en matière de transports	Création d'un Service cantonal de la mobilité, se substituant à l'Office des transports et intégrant les autres tâches de planification transports (routes, mobilités douces, P+R, ...)	CT-MT		Mise en place d'un groupe de travail inter-services chargé de définir les contours de cette nouvelle structure	-		-	+?	budget ordinaire accru	-			Canton			
VI - 4a b	TI	Adaptation des législations cadres	Disposer d'une législation actualisée fixant les compétences et les critères applicables pour la planification, l'organisation, la gestion et le financement des réseaux de transports	Adaptation de la législation sur les routes en vue de redéfinir entre autres : - la classification hiérarchique des routes (catégories de routes cantonales) - les critères applicables pour l'obtention du statut de route cantonale - les critères applicables pour l'attribution à chaque catégorie de routes - le cahier des charges (dimensionnement, gestion et aménagement, entretien, ...) imposé à chaque catégorie de routes - les principes d'une délégation de compétence aux communes (CRT, Agglomération) pour l'aménagement de certaines catégories de routes et/ou des tronçons situés en zone urbanisée - les critères applicables pour l'identification des futurs tracés routiers à réserver (acquisition de terrains, alignements, ...)	CT-MT	Reprise, par la Confédération, de l'entière compétence de financement et de gestion du réseau des routes nationales	Table ronde incluant tous les acteurs concernés	?	incidences à évaluer (mise à niveau des routes reclassées, ...)	-	+?	incidences à évaluer (charges d'entretien, délégation de compétences, ...)	-	II-1a à II-1e	oui	Canton	Agglomération, CRT, Confédération		
	TC			Adaptation de la législation sur les TP en vue de redéfinir entre autres : - la classification des dessertes et les objectifs pour chaque catégorie de desserte - les objectifs de raccordement au réseau national et européen - les objectifs d'interconnexion des réseaux TC et d'intermodalité (P+R, vélos, navigation, tourisme, ...) - les objectifs chiffrés d'amélioration de la desserte urbaine (fréquence minimale, amplitude du service, couverture du territoire bâti, vitesse commerciale, interconnexions, etc.) - les objectifs en matière de qualité du service - les principes d'une délégation de compétence aux communes (CRT, Agglomération) pour la planification et l'exploitation de la desserte TC régionale et urbaine - les critères applicables pour la définition des prestations financées par le canton, dans les régions	CT-MT		?	développement des infrastructures	-	+?	incidences à évaluer (augmentation de l'offre, délégation de compétences, ...)	-	I-1 à I-6b, II-3a, II-3b, II-7, III-3	oui	Canton	Agglomération, CRT, Exploitants	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Projet de Cité - Plan directeur de la mobilité urbaine de la Chaux-de-Fonds, C.E.A.T. & cie, 2002 Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du littoral, février 2006 Fiches de mesures, Groupe Technique "Transports" du Projet d'agglomération du Réseau des Trois Villes, avril 2006 Projet d'agglomération		

Action n°	Mode	Intitulé	Rôle dans le PDT	Description des actions	Horizon CT : 2-3 ans (-2009) MT : 5 ans (-2012) LT : 10-15 ans (-2020)	Echéances et étapes clés	Cahier des charges à CT pour le Canton	Coûts d'investissement			Coûts d'exploitation annuel		Interrelations fortes avec les actions n°	Priorités	Portage	Partenaires	Sources, études de référence, planifications existantes	Cf. fiche phase I n°	
								coûts (mio CHF)	Remarques	dont part CH (mio CHF)	coûts (mio CHF)	Remarques							dont part CH (mio CHF)
<i>Les colonnes en jaune correspondent aux éléments adoptés par arrêté du Conseil d'Etat</i>																			
c	MD			Législation sur les espaces publics et les mobilités douces en vue de définir entre autres : - les objectifs d'aménagement du réseau routier cantonal en faveur des mobilités douces - les objectifs d'assainissement et de mise en valeur des espaces publics et des traversées de localités - les compétences et obligations communales en matière de planification, d'aménagement et d'entretien des cheminements cyclables et piétons et des installations de parcage pour les vélos - les normes à respecter dans les projets de construction en matière d'accès cyclables et piétons et de parcage des vélos - le principe et les modalités d'un soutien cantonal au développement et à la promotion des mobilités douces et à la mise en valeur des espaces publics	CT-MT			?	développement des infrastructures	-	+?	incidences à évaluer (charges d'entretien, délégation de compétences, ...)	-	II-5a à II-5d, I-7, I-8	oui	Canton	Agglomération, CRT, Communes	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Projet de Cité - Plan directeur de la mobilité urbaine de la Chaux-de-Fonds, C.E.A.T. & cie, 2002 Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du littoral, février 2006 Fiches de mesures, Groupe Technique "Transports" du Projet d'agglomération du Réseau des Trois Villes, avril 2006 Projet d'agglomération	
d	Tous			Adaptation de la législation sur le financement des transports en vue de définir entre autres : - le principe d'un Fonds multimodal d'investissement et d'un Fonds multimodal d'exploitation regroupant l'ensemble des sources de financement non obligatoirement affectées - les critères de participation des communes et les péréquations intercommunales, les clés de répartition canton-communes et canton-CRT/Agglomération - les nouvelles sources de financement à introduire - les règles applicables pour l'utilisation des Fonds (compétences, marges de manoeuvre, critères applicables pour l'obtention d'un financement, ...)	CT-MT			+?		-	+?		-	V-1, V-2a à V-2f	oui	Canton	Agglomération, CRT, Communes, société civile, associations, milieux de l'économie, ...	Conception directrice des transports collectifs, République et Canton de Neuchâtel, 2000 Projet de Cité - Plan directeur de la mobilité urbaine de la Chaux-de-Fonds, C.E.A.T. & cie, 2002 Liste des objectifs prioritaires et secondaires et des mesures correspondantes, Groupe Technique Transports de la Communauté urbaine du littoral, février 2006 Fiches de mesures, Groupe Technique "Transports" du Projet d'agglomération du Réseau des Trois Villes, avril 2006 Projet d'agglomération	

Programme d'actions
Transports collectifs
Image directrice proposée

LEGENDE

Desserte ferroviaire cantonale

- : Réseau :
 - lignes et gares existantes
 - lignes et gares nouvelles
 - extensions transfrontalières éventuelles
 - P+R : principales interfaces de rabattement (bus, P+R, ...)
- ▬ : Niveau de service (heures de pointe) :
 - desserte au quart d'heure
 - desserte à la demi-heure
 - desserte horaire
- ▬ : Réseau ferroviaire TransRUN (1ère phase)
- ▬ : Autres lignes ferroviaires de compétence cantonale

Desserte urbaine (Agglomération)

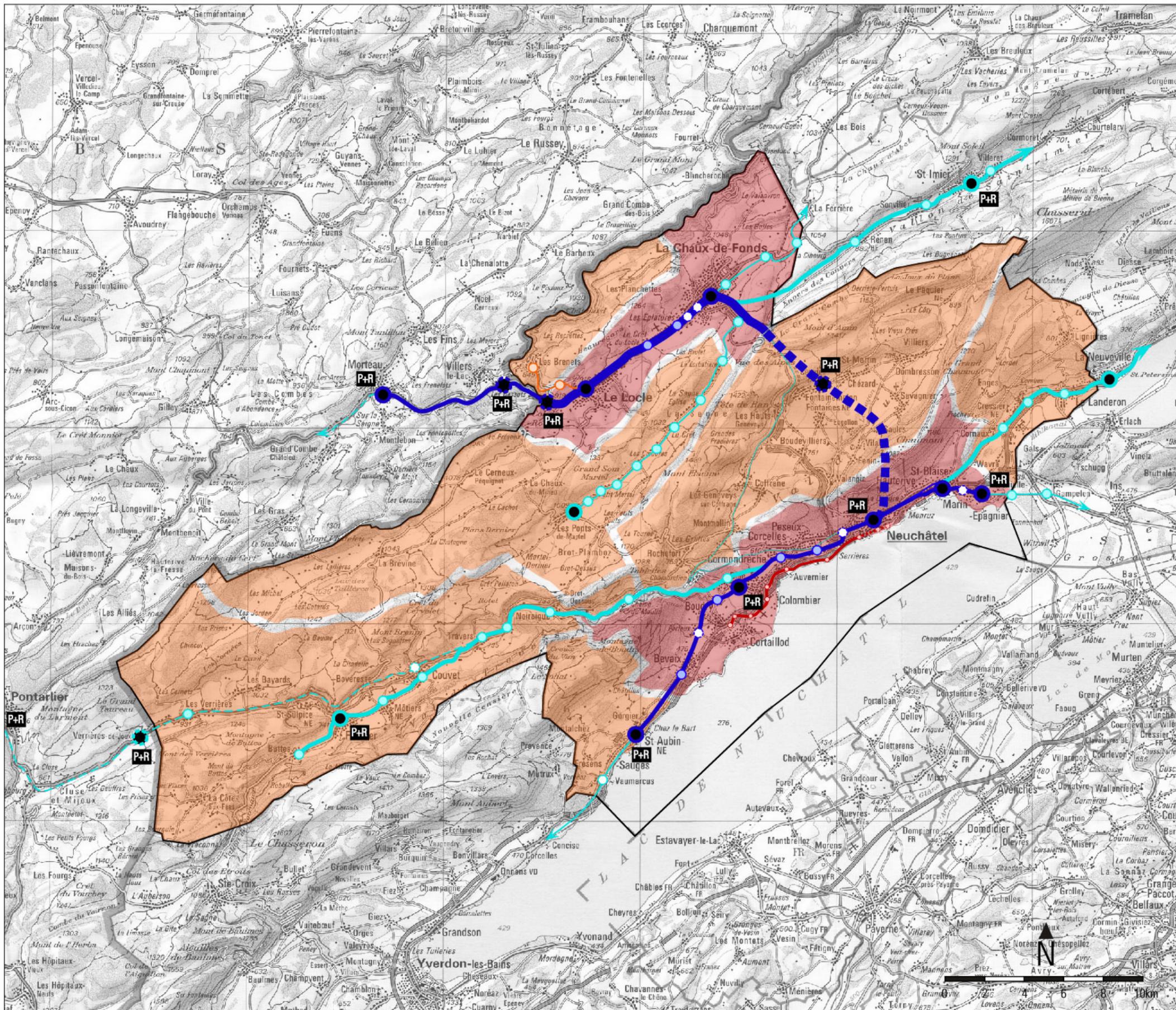
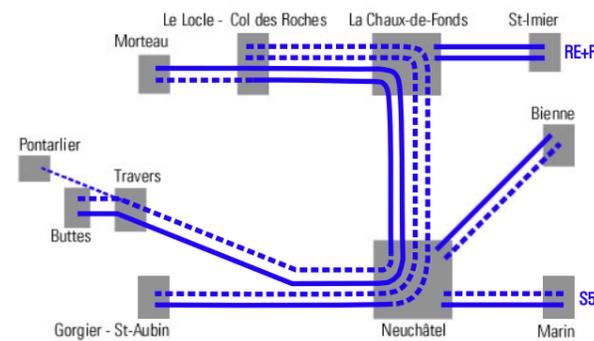
- ▭ CRT desservie par des bus urbains
- ▭ Littorail

Desserte régionale (CRT)

- ▭ CRT desservie par des bus régionaux
- ▬ Ligne Le Locle - Les Brenets

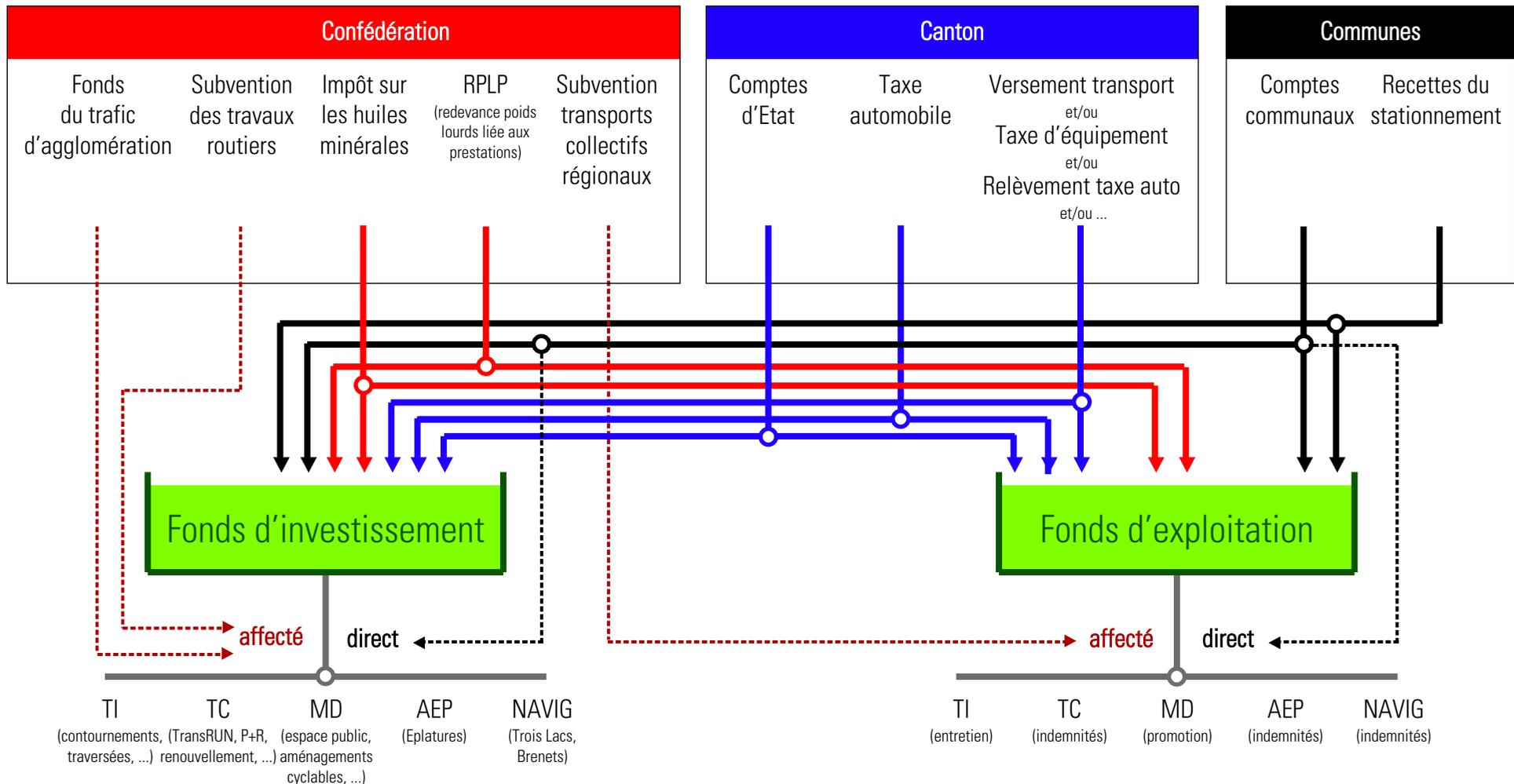
Exemple possible d'exploitation des lignes ferroviaires compte tenu des contraintes actuelles de la lignes du Pied du Jura

- ▬ Ligne circulant toutes les heures
- ▬ Ligne circulant en renfort aux heures de pointe



Programme d'actions

Création d'un Fonds d'investissement et d'un Fonds d'exploitation multimodaux pour les transports



TI : transports individuels motorisés / TP : transports publics / MD : mobilités douces / AE : aéroports / NA : navigation

Programme d'actions
Transports collectifs
Exploitants et rapprochements proposés

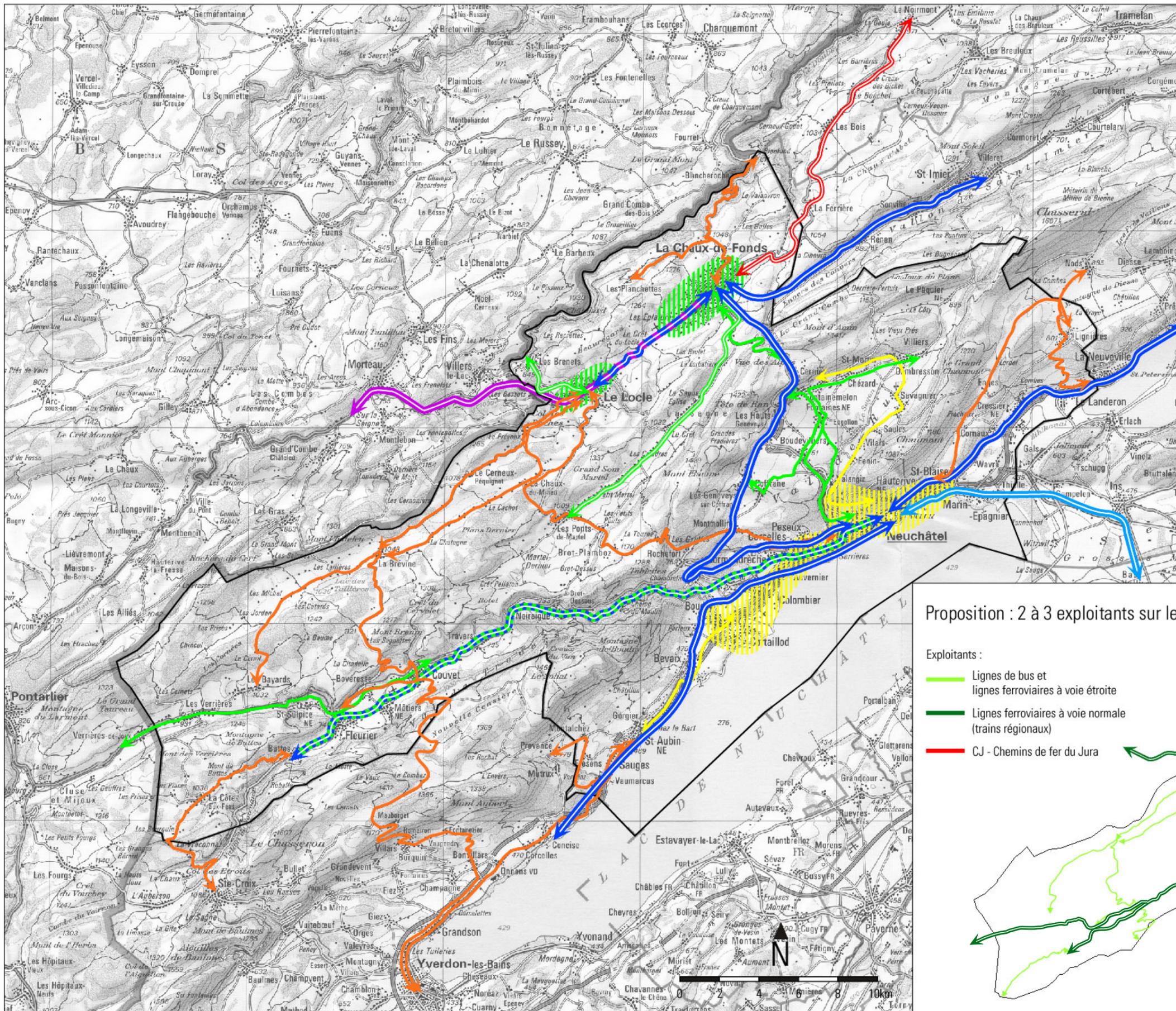
LEGENDE

Exploitants :

- TRN - Transports régionaux neuchâtelois
- TN - Transports publics du littoral neuchâtelois
- CFF - Chemins de fer fédéraux
- BLS - Chemins de fer BLS Lötschbergbahn AG
- CJ - Chemins de fer du Jura
- CP - Car Postal
- TER - SNCF

Type de transport public :

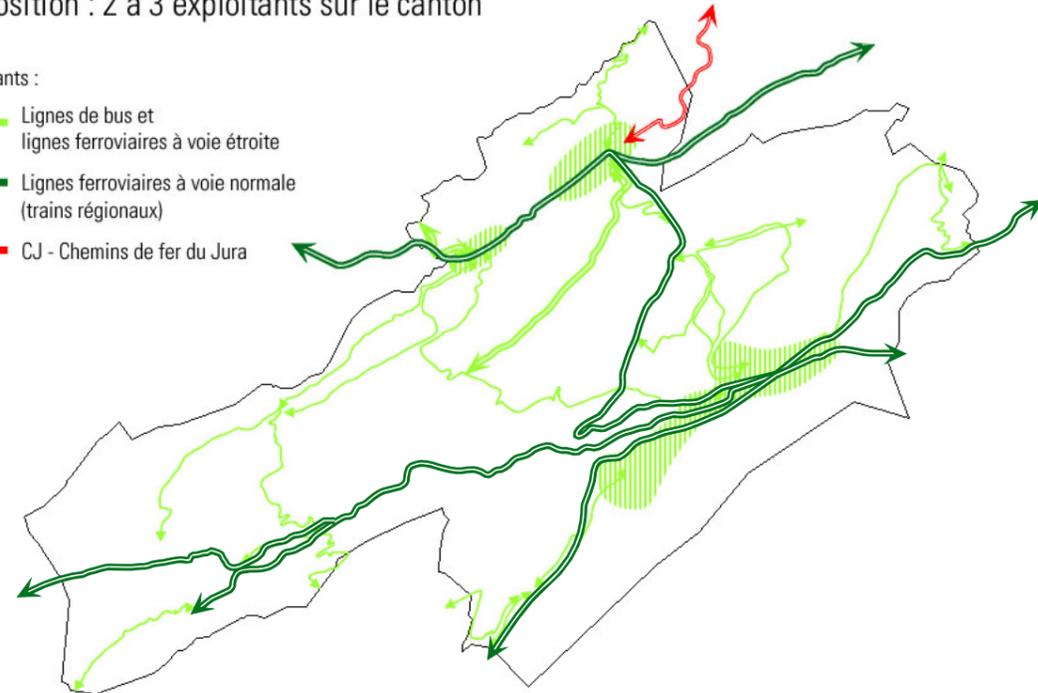
- voie ferrée à voie normale
- voie ferrée à voie métrique
- bus régional
- bus urbain



Proposition : 2 à 3 exploitants sur le canton

Exploitants :

- Lignes de bus et lignes ferroviaires à voie étroite
- Lignes ferroviaires à voie normale (trains régionaux)
- CJ - Chemins de fer du Jura



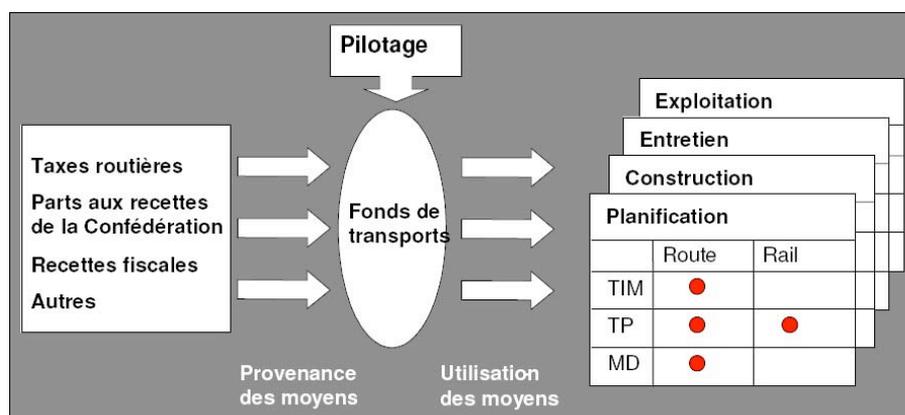
Modèle de financement - Etudes de cas

Canton de Berne

Description

Le Canton de Berne a exploré la possibilité de créer un Fonds des transports. Les principaux éléments ressortant du rapport¹ produit à ce sujet sont résumés ci-après.

Schéma de principe d'un Fonds des transports :



Extrait du descriptif :

" Diverses variantes sont envisageables pour chaque point :

a) Provenance des moyens

- Taxes spécifiques aux transports (taxes sur la circulation routière, parts du canton au produit des taxes fédérales dans le domaine des transports, etc.).
- Recettes fiscales générales du canton et/ou des communes.
- Nouvelles sources de recettes (p. ex. péages routiers).

b) Utilisation des moyens

- Selon les modes de transports : route et rail.
- Selon les utilisateurs : transport des personnes et des marchandises, mobilité douce, trafic motorisé individuel et transports publics.
- Selon des tâches partielles : planification, construction, entretien, exploitation.

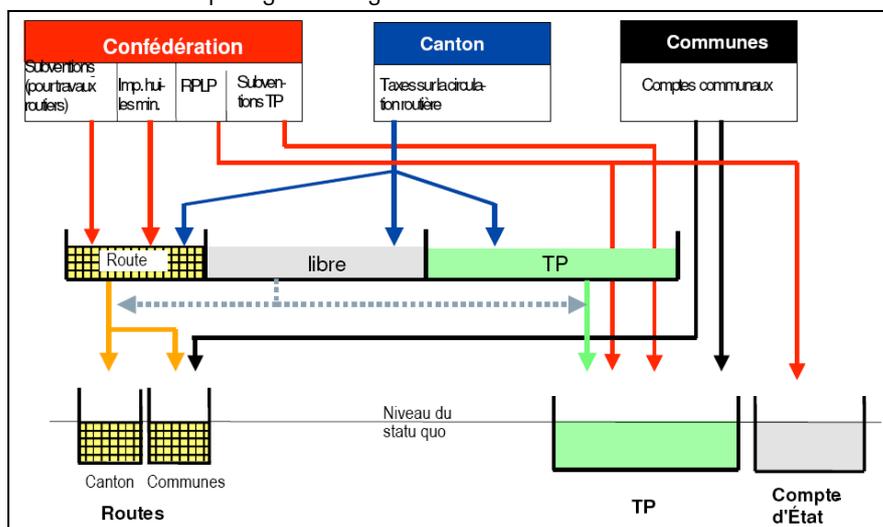
c) Forme juridique et pilotage

- Forme juridique : entreprise, financement spécial.
- Pilotage et décision de crédit : par exemple crédit cadre. "

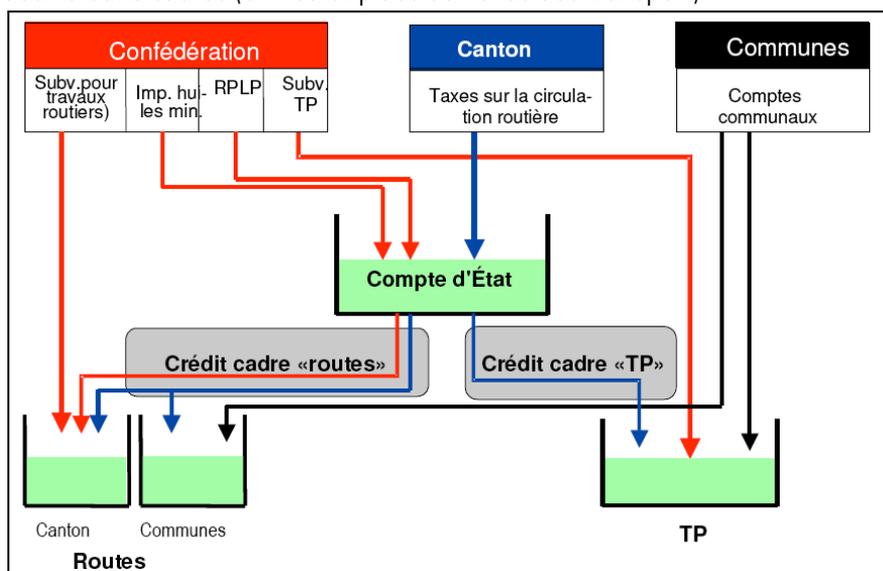
¹ Un fonds des transports pour le canton de Berne ? Rapport du Conseil exécutif relatif aux postulats Kaufmann 035/03 et Käser/Grunder 067/03 – 25 février 2005

Deux modèles ont été comparés :

- un Fonds de transport global segmenté :



- deux crédits cadres (en lieu et place du Fonds des transport) :



Les conclusions du rapport sont les suivantes :

" Le Conseil-exécutif identifie clairement la nécessité de renforcer les possibilités de prendre des décisions par-delà les modes de transport. Les deux modèles privilégiés permettent d'atteindre cet objectif.

Après avoir examiné de manière approfondie les modèles possibles, le Conseil-exécutif parvient à la conclusion que la création d'un Fonds des transports n'est pas adaptée au but. La raison principale en est qu'un fonds réduit la flexibilité dans l'affectation des moyens et qu'il confère aux transports un statut particulier par rapport aux autres tâches de l'État, un particularisme qui ne serait pas compatible avec la nécessaire hiérarchisation des priorités en politique des investissements et des dépenses. Nous sommes contraints de sélectionner les projets et de fixer les dépenses globales de transports en harmonie avec la situation financière et en

pesant le coût et l'utilité des projets. C'est pourquoi il convient de rejeter le modèle du Fonds de transports global segmenté, car il prévoit, a priori et indépendamment des projets concrets et de leur rapport coût-utilité propre, une affectation déterminée des moyens.

On peut, sans constituer de fonds, avec une flexibilité accrue et une marge décisionnelle plus large pour le Grand Conseil, réaliser la planification et le financement visés pour le long terme indépendamment des modes de transports. À cette fin, il faut prévoir deux crédits cadres coordonnés dans le temps et quant à leurs contenus, l'un pour les TP / le rail, l'autre pour la route. "

Considérations

Le travail effectué par le Canton de Berne est très exhaustif pour ce qui est de l'outil administratif à mettre en place.

La solution des crédits cadres semble avoir l'avantage de limiter le nombre de clés de répartition à mettre en place et d'offrir plus de souplesse globale d'affectation.

En revanche, il conserve une séparation forte entre financements TC et financements routiers. Dès lors, il y aurait lieu de voir de quelle manière financer les quelques mesures qui n'entrent pas explicitement dans les domaines "routier" et "TP" : il s'agit d'éviter la création d'un "X^{ème}" crédit-cadre par exemple en étendant suffisamment les domaines d'actions couverts par les deux grands crédits cadres (p. ex. soutien au développement des mobilités douces et à la valorisation des espaces publics à inclure dans le crédit routier, soutien aux Plans de mobilité d'entreprises à inclure dans le crédit TP, etc.).

Canton de Lucerne

L'étude de Berne cite l'exemple de Lucerne pour ce qui est des clés de répartition du compte routier.

Dans le canton de Lucerne, la répartition du produit des redevances sur le trafic routier est réglée par la loi. Le financement passe par un compte routier alimenté par les droits d'entrée sur les carburants, les redevances sur la circulation et la RPLP. Le tableau ci-dessous présente la clé de répartition des recettes du trafic routier. ... Les redevances sur le trafic routier (surtout la taxe sur la circulation routière) vont principalement au financement des transports routiers, mais également aux communes et aux TP. 10 % des recettes de la RPLP sont allouées aux communes.

Redevance	Revenu 2001 (millions CHF)	Part (%)	Affectation
Part du canton à l'impôt sur les huiles minérales	22,3	100	Compte routier
Taxes sur la circulation routière	51,7	70	Compte routier
		15	Dépenses de la police cantonale
		10	Coûts des routes à la charge des communes
		5	Cofinancement des TP
Part à la RPLP	4,0	70	Compte routier
		20	Compte routier
		10	Coûts des routes à la charge des communes

Source : Conseil d'État du canton de Lucerne (2002), adoption du postulat Fischer.

L'exemple du canton de Lucerne montre qu'il est possible d'arrêter une clé de répartition fixe pour les redevances sur le trafic routier. L'avantage d'une telle solution est son degré de transparence élevé quant à l'affectation des moyens. ... Son inconvénient est de fournir moins de sûreté dans la planification, puisque la dotation des différents segments n'est pas précisément connue.

Canton de Genève

Genève n'a ni crédit cadre, ni de fonds des transport mais fonctionne, comme la plupart des cantons, avec d'une part des rentrées (RPLP, impôt sur les huiles minérales, impôts sur les véhicules) qui arrivent dans la « caisse commune » et, d'autre part, des dépenses selon des budgets annuels (sauf pour les TC, voir ci-après).

Pour ce qui est du financement des TC, l'exemple de Genève est intéressant :

- 30 mio CHF mis chaque année à disposition des investissements trams, reportable si pas utilisé,
- une pression très active auprès de Berne, depuis le milieu des années 90, pour obtenir des subventions ; cette pression a été couronnée de succès avec des subventions à fonds perdus de l'ordre de 30% (des frais d'infrastructure) pour les première sections trams ainsi que des « promesses » en cours de votation par le biais du Fonds d'urgence de 550 mio CHF pour le CEVA, de 210 mio CHF pour le TCMC (tram Cornavin - Meyrin) et de 90 mio CHF pour le TCOB (tram Onex - Bernex) ! Cette pression est menée avec l'appui indispensable d'une étude d'avocats. Genève a par ailleurs décidé de verser l'ensemble des recettes RPLP sur le CEVA (liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse).
- des contrats de prestations de 4 ans avec chacun des opérateurs et avec Unireso (communauté tarifaire) permettant une vision à court terme des dépenses de fonctionnement et aussi d'investissement (en tout cas pour les TPG).

Nouvelles sources de financement - Etudes de cas

Versement transport - modèle français

Le "versement transport" tel que pratiqué en France, fonctionne selon le principe suivant :

- taxe auprès des entreprises privées et publiques d'une certaine taille (entreprises de plus de 9 salariés),
- montant de la taxe en pourcentage de la masse salariale (jusqu'à 2% de la masse salariale selon les agglomérations),
- taxe perçue en même temps que les charges sociales,
- exemptions ou taux réduits possibles selon la qualité de desserte TC préexistante (incitation pour les entreprises à s'implanter sur des sites bien desservis), ou encore pour les administrations publiques.

Avantages :

- source sûre, abondante (plus de 4 milliard d'Euros en 2002) et stable ;
- peu de charges administratives.

Inconvénients :

- charge supplémentaire pour les administrations publiques, d'où la possibilité d'un taux réduit mais qui crée une inégalité de traitement.

Versement transport - modèle de la taxe d'équipement

Une variante est de prélever une taxe en faveur des transports lors de projets de construction, à l'exemple des taxes d'équipement et de raccordement.

Cette option amène les réflexions suivantes :

- cette taxe ne concerne que les constructions nouvelles ; pour que le revenu qui en résulte soit à la hauteur des attentes, il faut qu'elle soit relativement conséquente et qu'elle porte aussi bien sur les habitations que sur les activités ; elle ne peut toutefois être trop élevée sous peine de créer un frein non souhaitable au développement du Canton ;
- un rapide calcul des montants que l'on peut en escompter serait à effectuer, mais a priori cette seule source ne suffirait probablement pas à répondre aux besoins de financement nouveaux ;
- en revanche, ça reste un outil d'aménagement du territoire très intéressant dans la mesure où il permet d'influencer la localisation des entreprises et habitations (p. ex. taxe proportionnelle à la qualité de la desserte TC préexistante).

Carte multimodale - projet des Verts genevois

Les Verts genevois proposent la mise en place d'une Carte multimodale consistant à introduire un titre de transport obligatoire pour tous les modes de déplacement motorisés, individuels ou collectifs.

La proposition genevoise prévoit une carte à Fr. 450.- par an (disponible également au mois, à la journée, etc.), donnant droit de circuler en voiture sur le réseau routier cantonal et se substituant aux abonnements de transports publics (circulation libre sur le réseau). Elle offre également des conditions préférentielles pour d'autres services (Mobility, P+R, emprunt gratuit de vélos, ...).

Le coût de la carte genevoise a été défini ici à "budgets constants" (pas de dépense ou recette supplémentaire pour l'Etat), en incluant aussi une gratuité des TC pour les enfants et un rabais pour certaines catégories de personnes.

La Carte multimodale laisse encore ouverte plusieurs questions majeures quant à ses conditions et modalités d'application : constitutionnalité de cette "taxe" d'utilisation des routes (statut d'exception à faire valider par l'Assemblée fédérale), contrôles (Cf. vignette autoroutière), équité de cette charge financière supplémentaire pour les ménages en région périphérique mal desservis par les TC, personnes en transit (hors autoroute), dispositif technique à mettre en place (bornes à toutes les entrées du canton et risques de files d'attente), impact économique et en termes d'image ("canton à péage"), incidences sur la tarification des liaisons TC sortant du canton, etc.

1830-N-014-6 / EG-PHG / 30.01.07