

1. OFFICE DES TRANSPORTS

Considérations générales

L'année 2007 a eu comme point fort le développement des prestations, tant au niveau du trafic urbain que régional. Ce constat est réjouissant, après deux années difficiles en raison des restrictions budgétaires, nous avons pu, au niveau des prestations dans les cas les plus défavorables, établir un retour à la normale.

Plusieurs nouveaux projets ainsi que de nouvelles tâches sont venus s'ajouter aux travaux courants. Il a été constaté qu'une réflexion de fond était nécessaire sur le fonctionnement de l'office en ce qui concerne ses tâches actuelles et futures. A cet effet, un rapport détaillé « bilan et perspectives » a été élaboré à l'attention du chef de département.

Notre secrétaire a été malheureusement en arrêt de travail pour plusieurs mois pour raison de maladie. Le taux d'occupation du poste d'économiste a été augmenté de 20% ce qui porte le poste à un équivalent plein temps. Pour le nouveau chef de l'office, 2007 a été le premier exercice annuel complet.

Trafic longue distance (TLD)

2007 a vu le renouvellement pour dix ans des concessions entre la Confédération et les CFF pour le TLD. Le projet remis au canton ne comprenait plus dans le TLD la ligne « La Chaux de Fonds – Le Locle ». Nous nous sommes opposés à cette modification et avons eu gain de cause.

En ce qui concerne la ligne du Pied-du-Jura, nous avons constaté qu'il n'y avait pas de volonté de la part des CFF de mettre rapidement la cadence à la ½ heure entre Bienne et Lausanne. Cette situation ne nous convient pas et il est évident que Neuchâtel ne pourra pas attendre la réalisation de ZEB pour avoir un renforcement de l'offre, qui de plus doit permettre le désenclavement de La Béroche avec la desserte régionale. Bien que des raisons techniques soient en cause, nous avons commencé le processus qui devrait aboutir au final à l'étoffement de l'offre aux heures de pointe et cela avant la réalisation de la double voie à Ligerz.

Pour le projet ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte), 2007 s'inscrit dans le prolongement de 2006. Au niveau national, le développement de l'infrastructure sera défini avec le contenu de ce dernier. L'office fédéral des transports a consulté les cantons et milieux concernés au sujet du projet ZEB. Pour la Romandie, toutes les améliorations de l'infrastructure sont placées dans les options de développement du projet ZEB et non dans l'offre de base. Nous avons pris position en exigeant, entre autre, que toutes les options de développement soient réalisées au même titre que le projet de base. Nous demandons que le financement des nouvelles transversales alpines (NLFA) soit séparé de ZEB afin que le montant disponible pour ZEB ne soit pas englouti par les surcoûts des NLFA.

Le canton s'est associé au lobbying romand (GE, FR, VD, JU, VS, BE) et a participé activement aux travaux réalisés au sein des différents organismes (Ouestrail, CTSO, CTP), l'objectif étant d'avoir à disposition de ZEB 8,6 milliards et une mise à disposition des fonds dans un délai raisonnable. Il est impensable d'attendre 30 ans alors que le développement est nécessaire à court terme.

En automne, le Conseil Fédéral a livré son message aux chambres; c'est une version à 5,2 milliards qui est proposée pour ZEB, soit une différence de – 3,4 milliards par rapport à ce que les cantons ont demandé dans la prise de position de la CTP. L'office des transports s'est mis à disposition des parlementaires fédéraux afin de fournir des explications techniques spécifiques à notre région.

Trafic régional voyageurs (TRV)

Après les gros bouleversements des horaires des transports publics introduits le 12 décembre 2004, suite à la réalisation de la 1ère étape de Rail 2000 et après une année 2007 sous le signe des restrictions budgétaires, l'année 2008 s'annonce sous de meilleurs auspices pour les usagers des transports publics du canton de Neuchâtel.

Depuis l'introduction en décembre 2004 de deux paires de courses par heure entre les villes des montagnes neuchâteloises et Neuchâtel, la fréquentation sur la ligne augmente sensiblement d'année en année. Aux heures de pointe, certains trains atteignent la limite de capacité et certains clients sont contraints de voyager debout. Cinq trains supplémentaires circulent depuis le changement d'horaire de décembre 2007.

Entre Morteau – Le Locle et La Chaux-de-Fonds, deux allers – retours supplémentaires complètent l'offre actuelle. Notons la possibilité de rentrer dans les montagnes neuchâteloises depuis Besançon tous les soirs.

D'autres prestations régionales sont également améliorées : train supplémentaire le soir entre Neuchâtel et le Val-de-Travers, mise en place du système PubliCar dans la région de La Béroche les samedis et dimanches, extension du PubliCar La Brévine les vendredis et samedis soirs, course supplémentaire pour Biaufond en juillet et août.

Depuis décembre 2004, les correspondances des trains en provenance de La Béroche en gare de Neuchâtel ne sont pas satisfaisantes. Pour améliorer cette situation, il est nécessaire qu'une amélioration de l'offre passe par la cadence à la demi-heure sur la ligne du Pied-du-Jura, projet prévu dans le cadre du ZEB et le développement futur de l'offre ferroviaire (anciennement Rail 2000 2ème étape). Les moyens financiers actuellement prévus par le Conseil fédéral ne permettent pas de réaliser le tunnel de Gléresse, dernier tronçon à voie unique sur la ligne du Pied-du-Jura. Un intense travail de lobbying de la part des cantons concernés est en cours (voir § TLD).

Trafic urbain

En ville du Locle, la cadence aux 20 minutes introduite en 2007 a permis de stabiliser la ponctualité du réseau et d'assurer un service de qualité à la clientèle. Pour 2008, et pour compenser le léger affaiblissement de l'offre, quelques courses supplémentaires permettront de diminuer les trous des heures creuses.

En ville de La Chaux-de-Fonds, les lignes 10 Sombail/Plaisance et 11 Cerisiers/Prés de la Ronde sont exploitées à la cadence aux 20 minutes du lundi au vendredi, renforcement justifié par le fort développement des trois quartiers concernés et par des problèmes de capacité rencontrés aux heures de pointe. La ligne 11 anciennement « Prés de la Ronde » devient la ligne 12 avec un prolongement jusqu'à Joux Perret, d'où elle tire son nom.

En ville de Neuchâtel, la cadence aux 20 minutes, en soirée, est rétablie sur les lignes urbaines jusqu'à 22h15.

Appel d'offres

L'office des transports du canton de Neuchâtel, en collaboration avec l'office des transports publics du canton de Berne et l'Office fédéral des transports, a lancé un appel d'offres pour les prestations du trafic régional voyageur de la région du Plateau de Diesse et de l'Entre-deux-Lacs, par publication du 13 juillet 2007 dans la Feuille Officielle du canton de Neuchâtel et sur le site simap.ch. Par décision des 3 partenaires, l'entreprise CarPostal qui exploite actuellement les lignes 21.031 St-Blaise – Enges – Lignièrès et 21.032 La Neuveville – Le Landeron – Plateau de Diesse est retenue comme entreprise ayant fourni l'offre la plus avantageuse. Une nouvelle ligne de transport public entre Le Landeron et Marin sera introduite au changement d'horaire 2009 (14 décembre 2008) comme une nouvelle offre de transport public. L'objectif d'une telle démarche est de mettre en concurrence les entreprises de transport et ainsi d'améliorer la qualité de l'offre auprès de la clientèle.

Infrastructures

9ème crédit-cadre

Le 3 octobre 2007, le Grand Conseil a accepté le décret portant octroi d'un crédit de 10.600.000 francs destiné à couvrir la part du canton de Neuchâtel pour financer les investissements d'infrastructures en faveur des chemins de fer privés (TRN, TN, BLS et CJ). Comme le mentionne le rapport y relatif (07.043), les besoins d'investissements portent en priorité sur le maintien de la substance de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et sur la sécurité de l'exploitation.

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

Les travaux de doublement de voie sur la ligne Berne – Neuchâtel, de Bümpliz Nord à Niederbottigen et de Anet au Bois-de-Fanel vont bon train et seront prêts pour le changement d'horaire 2009, soit décembre 2008. Quelques perturbations du trafic ferroviaire courant 2008 sont prévues et publiées dans l'indicateur officiel (du 14 avril au 22 juin 2008).

Pour répondre aux attentes des associations pour la défense de la nature, le BLS a dû repenser le projet au niveau du Bois-de-Fanel. Cette adaptation ne remet pas en cause la réalisation du doublement de la voie entre Anet et Pont-de-Thielle.

Par ailleurs, la clé de répartition pour les contributions d'investissements et les indemnités 2008 a été légèrement adaptée en notre faveur.

Halte du Crêt-du-Loclc et 150^{ème} de la ligne entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds

Conformément au délai annoncé, la halte du Crêt-du-Loclc a été inaugurée officiellement le 24 août 2007. Dans la mesure des contraintes techniques, tous les trains circulant sur la ligne, soit les trains SNCF en provenance de Morteau, les trains directs régio-express et les trains régionaux de Neuchâtel, s'arrêtent en gare. Cette politique d'arrêt permet d'offrir aux usagers potentiels du secteur, un lien sans rupture de charge pour Neuchâtel, des correspondances optimales sur les trains ICN en direction de Lausanne et Genève, une intégration optimale dans l'étoile de correspondance de La Chaux-de-Fonds (correspondances en direction de Bienne, Franches-Montagnes) et une liaison directe Morteau – Le Crêt-du-Loclc. En parallèle, la liaison interurbaine de bus Le Locle – La Chaux-de-Fonds complète l'offre du secteur avec une cadence aux ¼ heure aux heures de pointe. Au final, ce sont 70 trains qui desservent la halte de 5h30 le matin à 00h20 environ, le soir, durant la semaine. L'offre peut paraître, en première étape, excessive mais elle correspond bien à la volonté de favoriser les transports publics et surtout inciter les travailleurs à les utiliser.

Pour marquer le 150ème anniversaire de la ligne entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds et la réouverture de la halte du Crêt-du-Loclc, un accès illimité aux transports publics régionaux et urbains a été offert à la population durant les festivités. Cette offre a rencontré un succès populaire sans précédent.

Conférences régionales des transports (CRT)

Les CRT ont pris leur rythme de croisière et répondent à nos attentes de participations consultatives aux projets d'offres de prestations en transports publics. Globalement, les conférences se réunissent entre 3 et 5 fois par an, dépendant de l'actualité. De nombreux projets de développement de l'offre avec de nouvelles lignes de transport sont à l'étude et devraient voir le jour au prochain changement d'horaire de décembre 2008, sous réserve des participations respectives du canton et des communes concernées. En effet, selon la loi cantonale sur les transports publics (LTP), toute nouvelle ligne est soumise à une période d'essai de 3 ans pendant laquelle le financement est assuré à raison de 50% par l'Etat et 50% par les communes concernées. Ce n'est qu'après cette période probatoire et sous réserve d'une fréquentation suffisante, que la ligne entre dans le « pot commun » avec financement traditionnel.

Collaboration intercantonale

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

Conférence transjurassienne (CTJ)

Des travaux ont démarré en 2007 pour l'étude d'une centrale d'information transfrontalière (pour les clients des transports publics). La partie « scénario » de l'étude en cours permettra de définir la dimension transfrontalière du projet. Un choix sera fait entre une plate-forme véritablement transfrontalière ou un projet régional présentant des liens avec la partie suisse.

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

- Modification des horaires des relations TGV entre Berne et Paris
- Elaboration du projet de relation régioexpress (RE) : (Berne) – Neuchâtel – Pontarlier - Besançon.
- Développement de la ligne La Chaux de Fonds – Morteau – Besançon

OuestRail

En 2007, la quasi totalité des travaux d'OuestRail a été dévolu au lobbying du projet ZEB, afin d'y inclure les options de développement dans la réalisation de base. Ceci est indispensable pour les romands, sinon avant 2030 il n'y aura pas d'amélioration envisageable dans l'ouest de la Suisse. L'élaboration de la prise de position à la consultation de l'office fédéral des transports a été faite avec l'accord et la participation de tous les cantons membres. Un important travail d'information auprès des parlementaires a été réalisé au moyen de rencontres d'information et de publications. OuestRail a été particulièrement actif afin de créer une unité dans la prise de position au sein de la Conférence suisse des directeurs des transports (CTP). C'est à l'unanimité que la CTP a voté la prise de position sur le projet ZEB, cette prise de position rejoignant, à quelques détails près, ce que demande OuestRail. Ces prises de positions sont très favorables pour la défense des intérêts de notre canton.

Le séminaire d'automne à Yverdon-les-Bains avait pour thème, très actuel pour le canton de Neuchâtel, le partenariat privé-public dans le financement des transports publics.

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)

En 2007, la CTSO, présidée par le conseiller d'Etat vaudois François Marthaler, a été très active et engagée. Elle a fourni un important travail de coordination pour préparer les bases utiles aux prises de position des cantons romands pour la consultation sur le projet ZEB. Ce thème a une importance majeure pour le développement des chemins de fer en Suisse occidentale.

Toujours dans le cadre du projet ZEB, la CTSO est intervenue avec engagement au sein de la Conférence suisse des directeurs des transports publics (CTP), afin de rassembler tous les cantons dans une prise de position de la CTP qui ne préjuge pas la Romandie.

Trafic transfrontalier et liaisons avec le réseau TGV

L'année 2007 a été une fois de plus une période horaire de tous les dangers pour la pérennité de la liaison TGV directe Berne – Neuchâtel – Paris. Le projet final d'horaire Berne – Paris qui nous a été soumis, prévoyait une réduction massive du temps à disposition à Paris sur une journée, ce qui rendait impossible l'aller-retour sur un seul jour. Une rencontre avec le CEO des CFF n'a pas permis dans un premier temps d'améliorer le projet. Un important lobbying a été effectué afin de convaincre les CFF et réseau ferré de France (RFF) de maintenir une offre de qualité sur cette liaison TGV. Finalement, en septembre, l'horaire définitif a été adopté en tenant compte de toutes les requêtes du canton de Neuchâtel.

2007 aura vu l'ouverture de la ligne TGV EST, réel concurrent pour la liaison Berne – Neuchâtel – Paris. Nous avons insisté auprès des entreprises de transport afin que cette nouvelle liaison ne soit pas privilégiée au détriment de la nôtre, par exemple, au niveau de la politique de tarification « low cost Internet » et marketing. Les dernières statistiques 2007 sont réjouissantes. Le succès du TGV EST ne laisse pas beaucoup de capacité libre sur la nouvelle ligne et notre liaison ne souffre pas de cette ouverture. Il est même constaté une augmentation de la fréquentation au départ de Berne et Neuchâtel.

Nous avons été informés, fin 2007, que les travaux d'amélioration de l'infrastructure entre Dôle et Frasne, réalisés par RFF, auront un an de retard ! Ceci est problématique pour notre région en raison des conflits d'horaire avec les trains régionaux. L'amélioration est désormais prévue pour le changement d'horaire 2009. Grâce à la diminution de 15 à 20 minutes de temps de parcours, la durée du trajet sera le même pour les Bernois en passant par Bâle ou Neuchâtel.

Le doublement de la voie sur la BLS au niveau du tunnel de Rosshäusern est en phase d'approbation des plans. Cet ouvrage est financé par le fond du raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse.

Fin 2007, l'offre a été étoffée sur la liaison La Chaux-de-Fonds – Morteau. Un effort particulier a été apporté en raison des problèmes de circulation en ville du Locle. Dans le cadre du projet d'agglomération, des études ont été conduites pour l'électrification de la ligne. La partie transport fait partie des négociations en cours pour la création de l'agglomération transfrontalière et des projets sont en discussion, l'objectif étant de diminuer le trafic individuel motorisé.

Le projet de liaison régioexpress entre (Berne) – Neuchâtel – Pontarlier – Besançon prend forme. Un groupe de travail transfrontalier a été constitué. Il est formé de la SNCF, des CFF, de la Région Franche-Comté et du canton de Neuchâtel. Une offre a été demandée aux CFF pour la mise à disposition du matériel bi-courant. L'objectif est de proposer, dès décembre 2009, 3 paires de trains permettant de se rendre pour la demi-journée ou la journée dans les zones desservies.

TransRUN et RUN

Les négociations des contrats région dans le cadre du projet RUN ont été conduites en 2007 par le Bureau des agglomérations et des régions (BAR) et le Conseil d'Etat. Des fiches transports dont le contenu fait état de différents projets de développement de transports publics ont été négociées. L'office des transports a remis ses prises de position concernant le contenu matériel des fiches à l'attention des négociateurs.

L'office des transports a collaboré au projet d'agglomération. Un mandat pour la coordination des études « transport » du projet a été externalisé par l'office des transports. Afin d'obtenir une partie du financement du TransRUN par le biais du projet d'agglomération, dans un premier temps, les études TransRUN ont été traitées dans le cadre du projet d'agglomération vu que ce dernier est une pièce importante du concept.

En 2007, 18 mandats ont été commandés par l'office des transports pour réaliser les études liées au TransRUN. Tous les résultats issus de ces travaux permettront de poursuivre les travaux de la prochaine phase, par exemple, les études sur le financement.

Plan directeur des transports

La version provisoire du plan directeur des transports a été mise en consultation au printemps 2007. Une synthèse des résultats de la consultation a été élaborée puis présentée au conseil des transports. Plus du 70% des communes sont d'accord ou n'ont pas fait savoir leur désaccord sur le projet mis en consultation. Les principaux points qui ont soulevé des remarques négatives sont surtout concentrés au niveau du financement des mesures proposées. Suite à la consultation, quelques modifications ont été apportées. En octobre 2007, le Conseil d'Etat a adopté le plan directeur des transports. Ce dernier sera distribué aux communes et sera disponible en version électronique sur Internet.

RPT

L'introduction de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) a entraîné de nombreuses modifications au niveau de la Constitution et de la législation fédérale. Ces modifications ont fait l'objet de plusieurs messages du Conseil fédéral. Dans le cadre de la procédure d'exécution, l'OCTR a été consulté, notamment en ce qui concerne l'Ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR).

La mise en oeuvre de la RPT entraîne également des adaptations au niveau de la législation cantonale. L'OCTR a participé activement à l'élaboration de la loi portant modification de la loi cantonale sur les transports publics (LTP) que le Grand Conseil a adoptée le 6 novembre 2007. Le lendemain, le Conseil fédéral a adopté les ordonnances d'exécution relatives à la RPT.

Onde Verte

Statistiques

Pour la première fois, les recettes cumulées de la Communauté d'abonnements dépassent les 15 millions, ce qui reste réjouissant. En effet, pour l'ensemble de l'année 2007, les recettes liées à la vente d'abonnements s'élèvent à 15.057.039 francs, en augmentation de 144.829 francs par rapport à 2006 (+0.97%), alors que les tarifs n'ont pas augmenté entre les deux exercices soumis à comparaison.

Produits cumulés	2006	2007	Différence	Différence %
CHF	14.912.210	15.057.039	144.829	+0,97%
Hebdomadaires	2006	2007	Différence	Différence %
Unités	2.011	1.954	-57	-2,83%
Mensuels	2006	2007	Différence	Différence %
Unités	105.767	107.862	2.095	+1,98%
Annuels	2006	2007	Différence	Différence %
Unités	14.946	14.930	-16	-0,10%

Tarification

Alors que, de manière générale, les tarifs du trafic direct suisse et de la plupart des communautés tarifaires ont augmenté d'environ 3% en décembre 2007, les prix des abonnements Onde Verte sont restés les mêmes. Souvenons-nous qu'ils avaient été adaptés en décembre 2005 au moment où le canton devait réduire sa subvention pour atteindre l'objectif budgétaire 2006.

Abonnement « pic de pollution »

Lorsque la concentration d'ozone dans l'air, respectivement le taux de particules fines, atteint sa « valeur d'information », les cantons romands, de manière concertée, donnent un signal d'alerte à la population. Afin d'encourager celle-ci à utiliser autant que possible les transports publics, Onde Verte met alors en vente un abonnement spécial, flexible et à prix avantageux, d'une durée de validité de sept jours, reconductible. Cette offre a été préparée pour la première fois en 2007, en étroite collaboration avec le service de la protection de l'environnement et les entreprises de transport.

Communauté tarifaire intégrale

Les démarches en vue d'introduire une communauté tarifaire intégrale (CTI) se sont poursuivies. Elles ont fait l'objet de nombreuses séances de l'organe de coordination de l'Onde Verte, du groupe de pilotage créé à cet effet, et de groupes de travail.

Aujourd'hui, l'Onde Verte est une communauté tarifaire pour abonnements seulement. Avec l'introduction de la CTI, le principe des prestations offertes (libre déplacement avec un seul titre de transport à l'intérieur d'un nombre choisi de zones) sera étendu aux billets à l'unité, cartes multicourses et cartes journalières. Ainsi, par exemple, une personne qui se déplace occasionnellement d'un quartier excentré de Neuchâtel à l'hôpital de La Chaux-de-Fonds, et qui doit actuellement cumuler l'achat de trois billets (TN + CFF + TRN), ne devra en acquérir plus qu'un seul. La CTI facilitera aussi l'émission de titres de transport lors d'événements particuliers, fêtes, manifestations culturelles, sportives, ou autres, ainsi que pour des prestations durables dans le domaine touristique en particulier.

Tous les acteurs concernés sont acquis au principe de la CTI. Le Conseil d'Etat a approuvé les grandes lignes de celle-ci, telles que décrites dans un rapport d'information qui lui a été adressé par le Département.

Les entreprises TN, TRN et CJ, dans le cadre du renouvellement prévu de leurs automates à billets, ont conduit ensemble une procédure d'évaluation, puis de commande, d'un nouveau système de vente compatible avec la CTI.

L'objectif est d'introduire cette dernière au moment du changement d'horaire de décembre 2008. A cet effet, des travaux importants doivent encore être menés afin de régler en particulier les aspects d'organisation de la CTI et de campagne promotionnelle.

Indemnités aux entreprises de transport et à l'Onde Verte

Préparation offre 2008

Au plan fédéral, la fin du programme d'allégement budgétaire 2004 (PAB 04) a eu pour effet une augmentation des contributions fédérales au trafic régional pour l'année d'horaire 2008. Ceci s'est traduit par une augmentation substantielle de la quote-part cantonale 2008. Au vu de la situation financière du canton, il a été décidé de ne pas dépasser ce plafond tout en profitant au maximum de l'effet de levier de la contribution fédérale au TRV.

Ainsi, tout a été mis en œuvre pour que le budget 2008 se situe dans les limites de l'enveloppe prévue au titre des transports selon la classification fonctionnelle du plan financier. A cela s'ajoute un montant supplémentaire de 10,4 millions de francs au titre de la RPT (entreprises de transport) qui n'a pas été répercuté sur les communes, conformément à la politique du Conseil d'Etat.

La procédure d'offre 2008 a toutefois permis de dégager les moyens nécessaires au renforcement de l'offre actuelle, mais l'OCTR a néanmoins dû renoncer à l'introduction de nouvelles lignes pour l'horaire 2008.

Résultat 2007

Dans le cadre de la mise en application des principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, deux demandes de crédits supplémentaires ont été présentés pour compenser le « décalage temporel » entre années comptables et années d'horaire. Comme l'année d'horaire 2007 s'étend jusqu'au 8 décembre 2007, il s'agit de prendre en compte les 23 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2007.

La première demande concerne les comptes 364400 « Entreprises de transports » et 462300 « Part communale entreprises de transports » pour un montant de 1.900.000 francs d'indemnité nette à payer.

La seconde demande concerne le compte 364900 « Subventions diverses sociétés économie mixte » pour un montant de 14.000 francs d'indemnité à payer.

Trafic régional et local

La part fédérale de l'indemnité concernant le trafic régional pour l'année 2007 demeure à 73%, respectivement 27% pour la part cantonale selon l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR).

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

Onde Verte

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

Part communale au « pot commun »

Pour l'année d'horaire 2007, l'indemnité concernant l'ensemble du trafic régional et local des entreprises de transport concessionnaires (ETC) et le manque à gagner inhérent à la communauté tarifaire Onde Verte selon LTP se monte à 37.570.013 francs dont la moitié est à charge des communes.

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales	4.181.434.-
Car Postal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales	917.536.-
Car Postal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales	117.417.-
BLS	Ligne intercantonale	1.117.364.-
CJ	Ligne intercantonale	316.739.-
LNM	Lignes intercantionales	371.431.-
TRN (TRV)	Lignes trains et bus neuchâteloises	3.665.331.-
TRN (urbain)	Lignes urbaines	7.547.700.-
TN (TRV)	Lignes train et bus neuchâteloises	1.394.611.-
TN (urbain)	Lignes urbaines	14.790.915.-
TPF	Ligne intercantonale	154.406.-
NLB	Lignes interrégionales	80.000.-
Divers (Noctabus, manifestations, etc.)		74.229.-
Onde Verte		2.840.900.-
Total « pot commun »		37.570.013.-
50% à la charge des communes		18'785'007.-

En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2007 sont les suivants:

364400 « Entreprises de transports »	37.570.013.-
Indemnités à payer (6,3% du budget 2008)	3.100.000.-
364400 « Entreprises de transports » y compris délimitation	40.670.013.-

462300 « Part communale entreprises de transports »	18'785'007.-
Part communale à recevoir (6,3% du budget 2008)	1.200.000.-
462300 « Part communale entreprises de transports » y compris délimitation	19.985.007.-

Crédits supplémentaires de fonctionnement

Mises à part les demandes concernant l'application des principes d'échéance et d'annualité, une demande de crédit supplémentaire d'un montant de 42.200 francs a été acceptée pour la rubrique 318000 "Mandats, expertises et études". Ce montant sert à couvrir les dépenses non prévues au budget 2007 pour la coordination du plan directeur des transports et l'appui à l'office des transports ainsi que pour les prestations supplémentaires concernant le plan de développement des transports publics à l'échelle de la région du Littoral Neuchâtelois.

Crédits supplémentaires d'investissements

A l'été 2006, au moment d'établir le budget, il n'était pas possible de prévoir l'ampleur des opérations mises en place pour le projet TransRUN par le Conseil d'Etat dès mars 2007.

De ce fait, plusieurs études importantes ont été attribuées dans le courant du printemps 2007 à des mandataires externes et ont été menées en parallèle jusqu'à fin 2007. Ces travaux doivent permettre d'étayer le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le développement économique et territorial et le TransRUN, ainsi que le projet d'agglomération établi à l'attention de la Confédération dans le but d'obtenir des aides financières pour plusieurs projets d'infrastructure de transport, dont le TransRUN. Les mandats principaux concernent la rédaction du projet d'agglomération, l'étude comparative des variantes du TransRUN, l'étude des schémas d'exploitation des deux variantes ferroviaires du TransRUN, l'établissement d'un modèle de trafic bi-modal, le prolongement du Littorail et la coordination du projet.

Ainsi, dans un premier temps, un crédit supplémentaire de 450.000 francs a été accordé. Dans un second temps et d'entente avec le contrôle cantonal des finances, le Conseil d'Etat a accordé un crédit complémentaire de 320.000 francs pour les mandats qui concernent exclusivement le projet d'agglomération.

Poursuite et approfondissement du projet TransRun du 15 mars 2005 (No d'ordre 1000676)	
Grandjean Nicolas gestion de projets et communication	122.599.-
Metron Brugg	116.457.-
Boss & Partenaires	58.195.-
Rapp Trans AG	50.731.-
Verkehrconsulting Fröhlich	50.605.-
PriceWaterHouse Coopers	47.559.-
Kissling Franz	16.500.-
EPFL et divers	9.208.-
Total 2007	471.853.-

Projet d'agglomération du 19 décembre 2007 (No d'ordre 1000787)	
Metron Brugg	131.510.–
Boss et Partenaires	54.000.–
AJS	48.187.–
Quincerot Richard	27.115.–
Divers	20.384.–
Ribi & Associés SA	7.993.–
Total 2007	289.189.–

Par ailleurs, l'OFT a fait parvenir durant l'exercice 2007, sur la base des dispositions de l'article 56 LCF et des conventions établies, des demandes de paiements en faveur des compagnies suivantes:

Doublement de voie sur la BN selon décret du 29 septembre 2005 (No 3000345)		
19.09.2007	22 ^{ème} convention BLS	972.000.–
21.12.2007	22 ^{ème} convention BLS	715.834.–
31.12.2007	22 ^{ème} convention BLS	578.890.–
Total 2007		2.266.724.–
9^{ème} crédit-cadre du 3 octobre 2007 (No 3000361)		
12.06.2007	TN (Lhand)	15.457.–
30.11.2007	BLS (Lhand)	12.000.–
18.12.2007	TN (Lhand)	4.905.–
Total 2007		32.362.–

La réhabilitation de la halte du Crêt-du-Loche a fait l'objet d'un crédit supplémentaire de 400.000 francs afin d'assurer le règlement des dépenses 2007 :

Halte du Crêt-du-Loche du 1er novembre 2006 (No 3000327)		
15.05.2007	Service des ponts et chaussées (SPCH)	89.000.–
21.11.2007	CFF Division infrastructure	650.000.–
Total 2007		739.000.–

ARESA

Bien que la navigation aérienne soit de la compétence du DEC, l'indemnité 2007 de 100.000 francs a été prise en charge par le l'OCTR, étant donné que celle-ci figurait à son budget 2007. Cette rubrique budgétaire sera reprise par la promotion économique dès 2008.

Divers

Mis à part les domaines d'activité exposés ci-dessus, l'office s'est chargé des tâches suivantes :

- conclusion, puis mise en œuvre des mandats de prestations en TRV avec les entreprises de transport et la Confédération pour la période horaire 2008 ;
- conduite de négociations sur l'offre TRV 2008 avec les entreprises partenaires ;
- conduite de négociations sur l'offre urbaine 2008 avec les entreprises partenaires ;
- préparation et envoi des appels d'offres 2009 ;
- gestion des crédits pour le projet d'agglomération et TransRUN

- gestion de diverses procédures d'octroi de concessions et d'approbation de plans ferroviaires ;
- octroi d'autorisations cantonales de transport, en application de la loi cantonale sur les transports publics et du règlement y relatif ;
- calculation et facturation de la part des communes à l'indemnité 2007 ;
- représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TN, TRN et LNM.