

DÉPARTEMENT DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DE L'ENVIRONNEMENT

1. SERVICE DES TRANSPORTS

1.1. Missions

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

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

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

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

1.2. Objectifs annuels

Les objectifs fixés pour l'année 2015 sont :

- négocier les indemnités financières avec les entreprises de transport pour les années 2016-2017, en particulier pour les importants changements de l'horaire 2016 ;
- modifier la loi sur les transports publics (LTP) pour financer la participation du canton au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ;
- assurer la planification de l'offre de transport du court jusqu'au long terme. Participer à la stratégie de mobilité NE 2030 ;
- mettre en œuvre l'horaire 2016 permettant l'introduction de la cadence demi-heure entre Neuchâtel – La Chaux-de Fonds – Le Locle ainsi que dans le Val-de-Travers. Ceci est rendu indispensable en raison de la nouvelle trame des ICN induite par les travaux de la gare de Lausanne (Léman 2030) ;
- trouver une solution pour pérenniser la desserte des TER en provenance de Morteau au-delà de 2017 lorsque le système de sécurité ETCS sera installé par les CFF.

1.3. Ressources (personnel, finances)

Ressources humaines

Situation EPT		
Situation début 2015	Situation fin 2015	Différence +/-
5.5	6.1	+0.6
Création de fonctions		
Fonction	Description	
Aménagiste-Urbaniste	Permet d'assurer une coordination avec la loi sur l'aménagement du territoire et le projet d'agglomération. Ce poste de 0.6 EPT remplace celui d'un ingénieur en transport (1 EPT).	

Madame Vuilliomenet a intégré le service début mars pour prendre la fonction d'aménagiste-urbaniste nouvellement créée. Tous les postes du service sont depuis cette date pourvus.

Finances

Finalisé en mars, notons que le rapport de gestion présente des données comptables qui ne sont pas encore définitives pour l'exercice 2015.

Trafic régional et infrastructure

Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité s'élève à 25'040'348 francs. Selon l'article 29 de la loi sur les transports publics (LTP), du 1er octobre 1996, l'État prend en charge 46% de la part cantonale, à savoir 11'518'560 francs, le solde de 13'521'788 francs étant supporté à raison de 50% par l'État et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la LTP en vigueur en 2015.

Trafic local

La subvention (indemnité) concernant le trafic urbain (TU) et le trafic régional voyageurs (TRV) non reconnue par la Confédération, à savoir 28'661'747 francs est supportée à raison de 50% par l'État et de 50% par les communes, selon la répartition prévue par la loi sur les transports publics (LTP), du 1er octobre 1996.

Trafic touristique

En vertu de l'article 40 LTP, le trafic touristique sur les lacs de Neuchâtel et Morat, ainsi que sur le lac des Brenets est subventionné. Pour l'année 2015, les indemnités s'élèvent à 798'000 francs. Ce montant est à répartir paritairement entre l'État et les communes.

Trains transfrontaliers Régio-Express

La part cantonale à l'indemnité s'est élevée à 732'586 francs en 2015. Le niveau d'indemnité 2015 est plus faible que celui de 2014 car un train a été supprimé pour être substitué par un bus. Les entreprises contribuent financièrement aux prestations de trains transfrontaliers RE.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Une convention spécifique a été signée avec les CFF pour couvrir les pertes de recettes engendrées sur le trafic grandes lignes (prestations non indemnisées) suite à l'introduction de la communauté tarifaire intégrale. Un montant de 90'535 francs a été versé à cet effet en 2015 et est compris dans le trafic urbain.

Trafic marchandises voie étroite

Une offre a été soumise par l'entreprise conformément à l'ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire de marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMa) et un plafond des indemnités a été autorisé par les commanditaires. Pour l'année 2015, les charges pour le canton de Neuchâtel liées à ces prestations s'élèvent à 4'812 francs.

Part communale 2015 au pot commun

		CHF
TRV et IS	Part cantonale y compris RPT	25'040'348
RPT	= 46% x 25'040'348 = 11'518'560	-11'518'560
TRV et IS	Hors RPT	13'521'788
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	28'661'747
NLB et LNM	Ligne touristique	798'000
Trains transfrontaliers	Part neuchâteloise	732'586
M	Trafic marchandises Glovelier – La Chaux-de-Fonds	4'812
Total "pot commun"		43'718'933
50% à la charge des communes		21'859'466

Détail des indemnités par entreprise

La moitié des indemnités versées concerne le transport urbain (50.9%) et s'établit à un niveau très légèrement inférieur par rapport à 2014. Le trafic régional voyageurs et les indemnités d'exploitation et d'amortissements de l'infrastructure représentent 45,33% des indemnités totales versées en 2015, soit une proportion légèrement supérieure à l'année précédente. Des économies ont été réalisées dans le trafic régional et le transport urbain notamment en raison de la hausse tarifaire de décembre 2014, mais ces économies ont été partiellement compensées par des indemnités supplémentaires à verser pour couvrir les charges supplémentaires d'amortissement de l'infrastructure ferroviaire.

		CHF
CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	9'893'895
CFF	Contribution d'investissement (halte du Crêt-du-Loche)	22'232
CFF/SNCF	Régio-Express transfrontaliers	732'586
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	2'205'513
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises (TU)	89'295
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	226'836
BLS	Lignes intercantionales (TRV)	1'108'380
BLS	Tronçon intercantonal (TRV IS)	899'798
CJ	Lignes intercantionales (TRV), y compris indemnisation du trafic marchandise sur voie étroite (M)	372'188
CJ	Tronçon intercantonal (TRV IS)	403'600
LNM	Lignes touristiques	699'000
transN	Lignes neuchâteloises (TRV)	8'233'387
transN	Tronçons neuchâtelois (TRV IS)	2'038'500
transN	Lignes neuchâteloises (TU)	28'026'482
TPF	Lignes intercantionales (TRV)	175'781

NLB	Lignes touristiques	99'000
Mesures de soutien		11'020
Total y compris RPT		55'237'493
RPT		-11'518'560
Total "pot commun"		43'718'933
50% à la charge des communes		21'859'466

TU = Trafic urbain

TRV = Trafic régional voyageurs

TRV IS = Infrastructures ferroviaires destinées au TRV (indemnités d'exploitation et d'amortissements)

M = Trafic marchandise

En raison des arrondis, l'addition des chiffres présentés peut différer légèrement du total.

Explications complémentaires :

En vertu de la convention du 31 janvier 2007 entre les CFF et le canton de Neuchâtel concernant la réalisation et l'exploitation de la halte du Crêt-du-Loche, le canton a payé aux CFF en 2015 une indemnité d'exploitation de 22'232 francs.

Les prestations transN non reconnues TRV par la Confédération (paires de courses supplémentaires) sont comptées dans le trafic régional voyageur. Ces prestations supplémentaires commandées par le canton s'élèvent à 699'636 francs.

Lignes à l'essai et associations

		CHF
transN	Ligne Néode (305) à l'essai	98'505
transN	Offre urbaine Le Locle (secteur Verger) à l'essai	14'500
transN	Ligne Fleurier – Les Ponts-de-Martel à l'essai	35'430
transN	Ligne secteur Littoral ouest à l'essai	539'795
CarPostal	Ligne de Biaufond	9'000
Divers destinataires	Association Snowbus	3'178
Divers destinataires	Association Noctambus	22'000
Divers destinataires	Association NoctamRUN	20'000
Divers destinataires	Neuchâtel roule, Fête des Vendanges et autres mesures d'encouragement	5'700
Total		748'108

Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaires 2014 s'est terminée le 12 décembre 2015, il s'agit de prendre en compte les 19 jours restants lors du bouclage de l'exercice 2015. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2015 sont les suivants :

	CHF
364 400 "Entreprises de transports"	55'239'089
Indemnités comptabilisées en 2014	-2'701'000
Indemnités à payer (5,21% du budget 2016)	2'977'900
364 400 "Entreprises de transports" y compris délimitation	55'515'989

	CHF
364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	748'108
Indemnités comptabilisées en 2014	-42'200
Indemnités à payer (5,21% du budget 2016)	40'300
364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	746'208

	CHF
462 300 "Part communale entreprises de transports"	21'859'466
Part communale comptabilisée en 2014	-1'062'600
Indemnités à payer (5,21% du budget 2016)	1'191'100
462 300 "Part communale entreprises de transports" y compris délimitation	21'987'966

Crédit supplémentaire d'investissement

N° d'ordre	Montant	Justification
3 000 433	110'000	Un crédit d'engagement et un crédit supplémentaire ont été acceptés par le Conseil d'État pour garantir le financement de la mise en place d'un aimant Signum en sortie de la gare du Locle pour augmenter le niveau de sécurité des trains transfrontaliers TER (ligne Morteau-La Chaux-de-Fonds). La nécessité de cette adaptation s'est justifiée suite à l'accident ferroviaire qui a eu lieu à Granges-Marnand dans la Broye. Cette opération était non seulement nécessaire mais également urgente dans la mesure où les TER étaient autorisés à circuler en 2015 seulement si ces travaux étaient réalisés.

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

Un crédit d'engagement de 14,7 millions de francs a été autorisé par le Grand Conseil en date du 29 janvier 2013 pour assurer le versement de prêts et de contributions selon la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (Lhand) aux entreprises de chemins de fer privés. Les prêts octroyés permettent aux entreprises d'assurer le renouvellement de leur infrastructure ferroviaire ; des conventions sur les prestations spécifiques ont été signées avec les entreprises pour la période 2013 - 2016. Selon l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF), les aides financières suivantes ont été versées durant l'exercice 2015 :

Crédit-cadre cantonal infrastructures ferroviaires (N° d'ordre 3 000 409)	CHF
transN, prêts d'investissement 2015	1'117'500
BLS, prêts d'investissement 2015	584'000
CJ, prêts d'investissement 2015	272'220
BLS, contribution Lhand* Gare de Gümmenen	26'280
Total 2015	2'000'000

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

Comme annoncé ci-dessus, un crédit d'engagement a été accepté par le Conseil d'État pour assurer le financement d'un aimant signum en gare du Locle. Une convention entre le canton et les CFF a été signée. Les travaux ont été réalisés en 2015. Un versement de 104'326 francs a été versé aux CFF pour la réalisation des travaux.

Crédit d'engagement Adaptation aimants signum (N° d'ordre 3 000 433)	CHF
CFF, participation coûts d'investissement	104'326
Total 2015	104'326

1.4. Événements principaux

Horaires 2016

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

Modification de la LTP

Le 1^{er} décembre 2015, la modification de la loi sur les transports publics (LTP) a été votée par le Grand Conseil. Une simplification de la clé de répartition des indemnités de transports canton/communes (60% / 40%) ainsi que la prise en compte du montant forfaitaire versé par le canton au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ont été considérées. D'autres adaptations mineures portant entres autres sur les lignes à l'essai ont été faites.

1.5. Activités / Réalisations

Négociation des indemnités

Le canton de Neuchâtel et la Confédération ont établi des appels d'offres aux entreprises de transport pour les années 2016 et 2017. Celui de la Confédération prévoyait une réduction du niveau d'indemnités de -2,5% à prestations constantes entre les années 2015 et 2016. La réduction devant être permise notamment par des gains d'efficacité. Le canton a suivi les indications de la Confédération dans ses appels d'offres envoyés en 2015 pour l'année horaire 2016. Une pression pour une meilleure efficacité a été portée sur toutes les entreprises de transport sans distinction afin d'obtenir des réductions d'indemnités permettant de soulager le budget de l'État. En effet, si le respect des -2,5% ne peut pas être assuré par les entreprises, le canton devra prendre à sa charge les indemnités non reconnues par la Confédération, d'où l'importance des négociations débutées en 2015.

Pour l'année horaire 2017, il a été demandé aux entreprises de présenter des offres intégrant la hausse tarifaire programmée. Le niveau de la hausse tarifaire prévu n'était pas encore connu avec exactitude en 2015 mais il devrait s'approcher de 3%.

Pour les nouvelles prestations liées à l'horaire 2016, soit principalement le cadencement à la demi-heure entre la Chaux-de-Fonds et Neuchâtel avec le prolongement une fois par heure des trains jusqu'à Berne, les négociations financières se sont poursuivies en 2015 en parallèle des négociations des offres de base. Il en a été de même pour les autres améliorations ferroviaires et bus en lien avec l'horaire 2016.

Les rounds de négociation des offres pour les années horaires 2016 et 2017 ont démarré en 2015 et vont se poursuivre en 2016 pour aboutir à la signature de conventions biennales. Les négociations sont encore ouvertes avec toutes les entreprises. Seule une convention pour les trains transfrontaliers en direction de Frasné, portant sur 2016, a pu être signée en 2015. Elle prévoit quasiment un statu quo des indemnités versées par les autorités organisatrices par rapport à l'année précédente tout en maintenant une participation financière des entreprises (CFF et SNCF) à ces prestations de transport.

Lignes à l'essai

Plusieurs lignes sont à l'essai dans le canton :

- Le canton continue de participer aux coûts non couverts de la ligne 305 sur le réseau urbain de La Chaux-de-Fonds sur la base d'une offre réduite. Le nouveau site Universo en amont du giratoire Combe-à-l'Ours a permis d'améliorer légèrement la fréquentation de la ligne même si elle reste bien en dessous de celle d'une ligne urbaine cadencée. La Ville a décidé de commander la cadence aux 20' intégrale. D'autres variantes de desserte du site sont à l'étude comme le prolongement de la ligne 302 rendu possible suite à l'abandon du trolleybus qui pourrait être mis en œuvre pour décembre 2016.
- Les critères de fréquentation de la ligne de bus 21.591 entre Fleurier et Les Ponts-de-Martel fixés dans la convention n'ont pas été atteints. De nouvelles perspectives (nouveaux échanges pendulaires) semblent se dessiner, concrétisées par une croissance légère de la fréquentation durant l'année 2015. D'entente entre les financeurs, une solution pour une nouvelle période d'essai a pu être trouvée. D'un commun accord, l'offre a cependant été redimensionnée avec la suppression d'un aller-retour à midi dont la fréquentation était insuffisante.
- La convention Béroche – Boudry – Bevaix – Cortaillod a pu être signée début 2015 après plusieurs rounds de négociation. Un bilan à la fin du printemps 2016 sera tiré quant à la pérennisation de l'offre supplémentaire à l'essai depuis 3 ans, soit jusqu'au changement d'horaire de décembre 2016.
- La période d'essai de la cadence aux 20' du réseau urbain du Locle est terminée. L'offre a donné satisfaction et est dorénavant intégrée au pot commun avec le financement usuel canton - communes.

Optimisation de la desserte

Sur le Littoral, le SCTR apporte son soutien technique à l'étude de l'électrification de l'avenue des Champs-Montants. Cette mesure est issue du projet d'agglomération 1^{ère} génération et soutenue par la Communauté urbaine du Littoral neuchâtelois (COMUL). Elle permettra de détourner la ligne 21.107 pour desservir des pôles d'emplois et de commerces.

Suite à la décision de pérenniser la ligne 21.120 (Neuchâtel – Bôle), sa fusion avec la ligne 21.125 (Colombier – Rochefort), avec qui elle partageait une partie de son itinéraire, a été mise en œuvre à l'horaire 2016, après consultation des communes concernées. La nouvelle ligne permet de réduire les coûts tout en offrant une desserte de qualité, et notamment des correspondances optimisées avec le réseau ferroviaire dans le cadre du nouvel horaire 2016.

Le SCTR et la Ville du Locle ont travaillé sur la desserte du pôle spécifique d'intérêt cantonal des Saignoles.

Le SCTR et la Ville de La Chaux-de-Fonds ont rédigé une étude commune qui a permis de proposer des solutions pour desservir le pôle de développement d'intérêt cantonal du Crêt-du-Loclc.

Relation transfrontalière (taskforce, pérennisation des TER)

La taskforce transfrontalière, réunissant l'OFT, la DREAL, la Région Franche-Comté, les CFF et la SNCF, est sous la direction du canton de Neuchâtel. Le nouveau système de sécurité ETCS L1 sera installé par les CFF en 2017 sur tout le réseau ferroviaire. Dès cet horizon, les TER ne pourront plus circuler jusqu'à La Chaux-de-Fonds car encore équipés de l'ancien système de sécurité. Une solution provisoire a finalement été trouvée en installant sur l'infrastructure l'ETCS en parallèle au système existant. Au-delà de cet horizon, aucune solution n'a pu encore être trouvée.

Mise en service de l'horaire 2016

Les travaux Léman 2030 impactent directement l'offre grande ligne sur la ligne du Pied du Jura. Au lieu d'une offre en rafale à 3 minutes d'intervalle, les ICN circulent dorénavant à 30 minutes entre Bienne et Yverdon. Pour Neuchâtel et son agglomération proche, cet horaire permet enfin d'offrir une desserte à la demi-heure entre Yverdon et Zurich. Cependant pour une même qualité de correspondance pour l'Arc lémanique, les lignes du trafic régional doivent passer à la demi-heure.

Pour les trois villes, la décision finale de commander l'offre a été prise le 1er avril 2015 par le Conseil d'État. Après de nombreux tests in situ de freinage et d'horaire, la faisabilité technique de la cadence demi-heure Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel a pu être confirmée moyennant du matériel moderne de type FLIRT. En collaboration avec transN, ce sont six Flirt CFF qui assurent les relations Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel en correspondance pour Lausanne. Dans l'autre demi-heure, la BLS assure les relations La Chaux-de-Fonds – Berne via Neuchâtel à la cadence horaire.

Le 13 décembre 2015, le nouvel horaire est entré en service. Après un rodage les premiers jours, l'horaire fonctionne maintenant à satisfaction. La robustesse reste cependant fragile lors de conditions climatiques difficiles en particulier en cas d'importantes chutes de neige. L'OFT est entré en matière pour le cofinancement de ces nouvelles prestations.

La cadence à la demi-heure au Val-de-Travers a également pu être commandée en semaine, excepté deux trous de cadence en matinée et après-midi pour des raisons financières. Le week-end, quatre paires de course à la demi-heure permettent de répondre aux besoins touristiques.

A noter que ce nouvel horaire est valable durant toute la période des travaux de la gare de Lausanne soit pour une période de dix ans.

En conséquence, le réseau bus a été adapté de manière à ce que la majeure partie de la population tire avantage des nouveaux horaires ferroviaires.

- Au niveau des bus régionaux, un groupe de travail dirigé par le SCTR, composé des communes concernées et des entreprises de transport s'est réuni plusieurs fois au cours de 2014 et 2015. La première priorité était d'offrir une desserte bus de substitution aux villages de Montmollin et de Montézillon suite à la suppression de la halte ferroviaire, et de permettre le rabattement des habitants de Milvignes et de Val-de-Ruz vers les gares.
- La ligne 21.423 est devenue une navette qui lie Cernier à la gare des Hauts-Geneveys avec des correspondances optimisées permettant des échanges de qualité avec La Chaux-de-Fonds. De plus, Cernier reste reliée à Neuchâtel par le bus.
- Une nouvelle ligne 21.424 relie désormais Montmollin à Cernier, selon une cadence horaire en semaine, avec correspondance aux Geneveys-sur-Coffrane sur les trains en direction de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds. La ligne est prolongée plusieurs fois par jour jusqu'au centre de Rochefort via Montézillon. La nouvelle ligne 21.120, englobant dorénavant la ligne 21.125, est exploitée par transN. CarPostal a accepté d'échanger sa concession et d'exploiter la nouvelle ligne 21.424, reprenant une partie de la concession de la ligne 21.423 de transN.

- Les horaires de la ligne 21.120 ont été élaborés de manière à offrir de bonnes correspondances entre Milvignes et les Montagnes en gare de Chambrelieu. La ligne 21.120 permet également le rabattement toutes les heures vers la navette de Corcelles-Peseux et la gare d'Auvernier. Un recalage des temps d'attente en gare de Chambrelieu sera néanmoins nécessaire.
- Les horaires des lignes urbaines qui desservent les gares de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds ont été décalés de quelques minutes lorsque cela était nécessaire, permettant ainsi des correspondances optimales tout au long du service.

Le projet d'horaires 2016 a été publié à des fins de consultation et de prise de position du 26 mai au 14 juin 2015 ; la synthèse des remarques et les réponses sont publiées sur le site internet du SCTR. Lorsque cela était possible, les remarques ont été intégrées dans la version définitive des horaires.

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

L'OFT a analysé la recevabilité des modules déposés par les cantons à fin 2014. Ensuite, sous la responsabilité du SCTR, les entreprises de transports CJ et transN ont déterminé les besoins en infrastructures pour réaliser l'offre déposée.

Le processus d'analyse des modules cantonaux de compétence CFF est directement piloté par l'OFT. Courant 2016, sur la base des résultats des études, les modules déposés feront l'objet d'une analyse globale de l'OFT afin d'en évaluer leurs coûts – bénéfices. La priorisation des projets doit ensuite permettre de proposer les investissements retenus pour PRODES 2030.

Neuchâtel Mobilité 2030

Le SCTR a participé aux divers groupes de travail internes et externes durant l'année 2015. Une simulation financière du préfinancement de la ligne directe par le canton a permis d'établir le coût à 110 millions. Cette simulation a été faite en collaboration avec le service financier. Finalement, le SCTR a collaboré à la rédaction du rapport 15.024 mobilité NE 2030 pour le Grand Conseil.

Modification de la LTP

Le 1^{er} janvier 2016, le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) est entré en vigueur. Les coûts d'exploitation, de maintien, et de l'extension des infrastructures ferroviaires sont dès lors couverts par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Dès 2016, le canton de Neuchâtel verse un montant de 10,67 millions de francs par an au fonds FIF. Il s'agit d'une dépense à caractère obligatoire.

Afin de s'adapter au nouveau cadre fédéral, une révision de la loi cantonale sur les transports publics a été entamée en 2015. Les points principaux de la révision étaient l'uniformisation de la clé de financement des indemnités de transport (canton 60% et communes 40%) pour le trafic régional (TRV) et urbain (TU) ainsi que le financement de la participation du canton au fonds FIF avec la participation financière des communes à hauteur de 40%.

D'autres modifications ont été proposées : quant aux lignes à l'essai, l'engagement du canton à hauteur de 60% a été proposé. La période d'essai, fixée par le Conseil d'État, a été prolongée à cinq ans. En dernier lieu, une disposition portant sur l'approbation par l'État de toute acquisition de matériel roulant pour le TU dépassant le montant de 3 millions de francs a été proposée, similaire à celle pour le TRV dans la législation fédérale.

Le projet de loi portant modification de la loi sur les transports publics a été adopté au Grand Conseil par 106 voix, sans opposition, le 1^{er} décembre 2015.

Accompagnement des plans directeurs régionaux (PDR)

Le SCTR accompagne la mise en œuvre des PDR dans les six régions du canton. Les différents documents ont été préavisés.

Accompagnement du projet d'agglomération

Le SCTR participe aux divers groupes d'accompagnement et assiste le processus d'élaboration du projet d'agglomération RUN de troisième génération (PA RUN3).

1.6. Perspectives 2016

Négociation des indemnités

Une poursuite des négociations des offres 2016 et 2017 est prévue en 2016. Les entreprises nationales remplissent les conditions financières prévues par la Confédération au niveau national.

Pour l'offre des trains transfrontaliers entre Neuchâtel, Pontarlier et Frasne, il s'agira de s'assurer de la pérennité du cofinancement de la SNCF et des CFF. Les partenaires devront discuter du remplacement du matériel roulant actuel par du matériel roulant plus moderne, type "Flirt-France".

Nouvelle clé intercommunale du pot commun, critères à revoir pour 2017

La commission Mobilité 2030 a déposé un postulat concernant la redéfinition de la répartition intercommunale des indemnités au pot commun. La motivation est une répartition uniforme de la participation financière au fonds FIF indépendamment des prestations de transport. L'amendement a été déposé le 1^{er} décembre 2015 lors du débat au Grand Conseil au sujet du projet de loi portant modification de la loi sur les transports publics.

La CDC transports publics sera associée de près aux travaux en 2016 pour redéfinir les critères de répartition entre les communes des indemnités de transport (TRV, TU) et de leur contribution au FIF. La clé canton/communes de 60% / 40% n'est naturellement pas remise en question.

Suivi de l'horaire 2016

Les horaires 2016 resteront stables pour dix ans au moins. Le prochain changement d'horaire ferroviaire important n'est pas attendu avant l'étape PRODES 2025. Le suivi et la recherche d'amélioration ponctuelle des horaires 2016 restent d'actualité.

Le groupe de travail "horaires ferroviaires 2016" dirigé par le SCTR se réunit régulièrement afin de suivre la stabilité des horaires.

Les premières semaines de l'horaire 2016 ont montré certaines difficultés d'exploitation de la ligne 21.120. transN mettra en œuvre à fin février 2016 des horaires adaptés. Le groupe de travail "horaires bus 2016" sera à nouveau réuni avec les communes au printemps de manière à prévoir les modifications nécessaires pour l'horaire 2017.

Suivi de l'évaluation des mesures Prodes 2030

Dans le courant 2016, l'OFT donnera aux cantons les résultats des évaluations des modules d'extension d'offre. Le SCTR accompagnera le processus et échangera avec l'OFT. En particulier, les hypothèses retenues seront analysées avec soin.

Accompagnement des PDR et du projet d'agglomération

En 2016, après l'accord de principe des exécutifs communaux sur les PDR, le SCTR sera appelé à donner son préavis.

Le rapport intermédiaire au sujet du projet d'agglomération 3^{ème} génération sera mis en consultation durant le premier semestre de l'année 2016. Le rapport final sera soumis lors du deuxième semestre de la même année.