

## 1. OFFICE DES TRANSPORTS

### 1.1. Missions

L'office des transports est chargé de planifier et commander annuellement aux entreprises de transport public les prestations des lignes ferroviaires, routières et navales desservant le territoire cantonal, en fonction des besoins des utilisateurs et des moyens financiers de l'Etat. Il oriente son action selon les objectifs définis dans le Plan directeur des transports. Ce dernier est basé sur la Conception directrice des transports collectifs.

Il a en outre pour mission de défendre au plan fédéral les intérêts du canton de Neuchâtel dans le réseau des lignes de chemin de fer nationales ou internationales.

Il fonde son action sur la loi cantonale sur les transports publics (LTP), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

### ***Prestations***

- Offre de transport
- Planification de l'offre de transport à long terme
- Conduite de la procédure de commande des prestations
- Coordination des horaires des différentes entreprises de transport public
- Négociation et versement des indemnités compensatoires
- Facturation aux communes de leur part
- Conduite de la procédure de subventionnement des travaux de modernisation effectués par les propriétaires d'infrastructures de transport public
- Etablissement des autorisations cantonales nécessaires pour les transports d'écoliers ou de groupes à titre privé
- Participation à la gestion et subventionnement de la communauté tarifaire cantonale Onde Verte
- Représentation du canton dans les commissions ou groupes de travail intercantonaux ou fédéraux traitant de sujets liés à la politique des transports
- Préparation des bases décisionnelles pour le Conseil d'Etat et le Grand Conseil en matière de politique des transports
- Représentation du canton au sein du Conseil d'administration de diverses entreprises de transport

## 1.2. Objectifs annuels

Projets	Objectifs 2009	Pas réalisé x		
		Partiellement x	Réalisé x	
CTI (Communauté tarifaire intégrale)	Introduction au 01/06/2009	x		
TransRUN	Le CE dispose de toutes les données pour décider le mode de financement et de partenariat	x		
ZEB/Rail 2030	Neuchâtel est placé dans la prise de position de la Suisse occidentale (tunnel de Ligerz)	x		
Transfrontalier	Projet élaboré pour 2010 avec l'adhésion de la France pour Neuchâtel - Besançon		x	
	70 millions débloqués par CFF Infrastructure pour la modernisation du tronçon Travers - Les Verrières			x
Fusion TN- TRN	Etudes et rapport final en 2009		x	
Fusion LNM/BSG	Eudes et rapport préliminaire			x
Neuchâtel - Le Locle / CFF	Mise en service nouveau matériel roulant	x		
Statistiques, projet INdoNE	Fixation des objectifs avec le nouveau collaborateur	x		
Mobilité douce	Montage et coordination des projets avec les communes, BAR, SPCH		x	
Projets aggro	Monter l'avant projet avec les CFF pour la gare Morgarten (A).	x		
	Faire changer de B en A le projet de la gare du Crêt-du-Locle			x
OCTR management	Adaptation de l'organisation interne selon nouvelles tâches. Mise en place SCI. Revue des cahiers des charges		x	

## 1.3. Ressources (personnel, finances, informatique, communication)

Le poste vacant de secrétaire à 50% équivalent plein temps est repourvu depuis le 1<sup>er</sup> mars 2009.

Un poste d'ingénieur en transport a été créé et le poste est pourvu depuis le 1<sup>er</sup> avril 2009. Ses tâches principales sont: la mise au point d'un système de gestions statistiques des données et critères (projet INdoNE sous point 2.5) ; la gestion des interfaces dans les projets de mobilité douce ; répondant de l'Etat pour la communauté tarifaire intégrale (CTNE), gestion de la qualité, gestion des conventions d'objectifs avec les entreprises de transport.

L'économiste titulaire a démissionné en mai 2009 pour réorienter sa carrière dans un autre secteur que les transports. Son remplaçant est en fonction depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2009; il est spécialisé dans le secteur des transports, son dernier employeur étant l'Office fédéral des transports.

## 1.4. Evénements principaux

### ***TransRUN***

L'année 2009 a eu comme point fort la signature avec les CFF, dans un premier temps d'une convention de collaboration pour étudier la faisabilité du projet TransRUN, puis à la suite de cette étude dont les résultats ont été concluants, d'une convention pour réaliser l'avant-projet du TransRUN. Dans ce contexte, le Grand Conseil a voté un crédit de 6,6 millions de francs destiné à la réalisation de l'avant-projet.

### ***RUN / projet d'agglomération***

L'avant-projet pour la réalisation de la nouvelle gare de Morgarten a été réalisé et remis à la Confédération dans le délai afin de pouvoir bénéficier du financement de la part fédérale selon les règles qui prévalent pour le financement des projets d'agglomération.

### ***Liaisons Berne – Paris***

L'annonce, au mois de mai, par la société Lyria de supprimer une navette TGV entre les deux capitales a obligé les cantons de Berne et Neuchâtel à réagir. Face à la puissance et au pouvoir de décision unilatéral des opérateurs, les cantons n'ont pas pu faire maintenir l'offre avec 2 navettes directes par jour. Par contre, un bon compromis a été négocié et une offre de substitution a été mise en place avec le gain d'une liaison mais avec un changement de train à Frasne.

### ***Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)***

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2009, tout le territoire cantonal est couvert avec une seule politique tarifaire pour les abonnements comme pour les billets. Des nouveaux distributeurs de billets adaptés aux exigences de la clientèle ont remplacé ceux de l'ancienne génération. L'égalité de traitement entre les différents clients de toutes les régions est ainsi réalisée et les produits proposés devraient avoir un effet positif sur le nombre d'utilisateurs des transports publics. Neuchâtel est la 7<sup>e</sup> communauté tarifaire intégrale de Suisse.

L'introduction d'une communauté tarifaire intégrale a permis de réaliser plusieurs améliorations:

- Simplification « orientée client » des zones, des billets et des abonnements.
- Tarification avantageuse pour les clients.
- La nouvelle entité est à présent indépendante de l'Etat dont les objectifs communs sont régis à travers des conventions d'objectifs. Cette structure statutaire laisse plus de liberté d'entreprise et de créativité à la communauté tarifaire intégrale. Cette forme juridique est une première en Suisse.
- Le lancement du nouveau site internet de Onde Verte a été réalisé quelques jours après le changement d'horaire. La recherche d'horaire par origine-destination est à présent ouverte aux usagers, ainsi que d'autres fonctionnalités et informations sur le réseau. Ce site est à l'avenir la porte informative du réseau des transports publics du canton de Neuchâtel.
- Les projets de formation à l'utilisation des distributeurs de billets ont été réalisés avec succès dans le haut du canton. Le groupe « communication et marketing » va s'imprégner de cette expérience afin de l'étendre et l'améliorer encore en 2010.

### **Indicateurs de performance (projet INdoNE)**

Le projet de mise en place d'un système décisionnel de production d'indicateurs sur l'offre et sur la demande de transports a été lancé en août 2009. La phase d'étude et analyse des différents systèmes a été menée sur la partie de l'offre. Dès 2010, le projet entrera dans sa phase de conception d'un module offre. Ce projet durera 2 ans avec le développement des modules offre et demande.

Ce projet va permettre de répondre efficacement à de nombreuses demandes de données statistiques au niveau de l'Etat (reporting office des transports ou Département de la gestion du territoire), ainsi qu'au niveau de nos partenaires comme la CTNE (clé de répartition des recettes et des pertes) et les mandataires externes.

### **Budget**

Les difficultés budgétaires pour préparer l'offre 2010 ont obligé le Conseil d'Etat à faire des économies. Le projet de prolongement de la ligne 10 Pesieux – Bôle a été repoussé d'une année. Sur décision du Grand Conseil, le projet se réalisera tout de même dès la rentrée scolaire d'août 2010.

## **1.5. Activités / Réalisations**

### **TransRUN**

Le 20 mars 2009, le Conseil d'Etat neuchâtelois et la direction des CFF décidaient de mettre sur pied une cellule de travail chargée de vérifier, consolider et compléter les études effectuées par le Canton et de proposer la meilleure forme de collaboration entre le Canton et les CFF pour une éventuelle suite. Le périmètre de l'étude est la modification du tracé entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, appelé aussi "barreau vertical".

Du point de vue de la demande, les résultats des études menées par le Canton ont été confirmés par les CFF: 11.000 voyageurs / jour sont attendus à l'horizon 2020 entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, soit 3 à 4 fois plus qu'aujourd'hui. Il s'agit en grande partie d'un report modal de la route au rail.

Les études de l'horaire ont démontré que l'intégration de la cadence au ¼ h entre le Locle et Auvier dans l'offre de l'Arc jurassien est réalisable avec les investissements prévus dans le projet d'agglomération, à savoir la modification du tracé entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds et la voie de croisement au Crêt-du-Loche.

Pour garantir cette cadence, le temps de parcours commercial entre ces deux villes (soit le temps technique augmenté de 10% de réserve et d'une minute d'arrêt à Cernier) doit être inférieur ou égal à 14 minutes. Les travaux du projet partiel 2 (PP2) ont permis de vérifier que ceci était possible avec du matériel roulant existant (13'05" pour la variante optimale). Néanmoins, ces études se sont basées sur des directives encore en projet à l'OFT et ces derniers exigeront des essais sur le nouveau tracé. Il existe donc un petit risque que ce temps de parcours de 14 minutes soit dépassé. Une variante optimale a été retenue pour la suite des études. Elle est une combinaison des deux variantes étudiées dans cette phase (appelée aussi variante mixte), et constitue l'optimum des points de vue économique et du temps de parcours. Elle correspond à la variante "tout en souterrain" entre Neuchâtel et Cernier (traversée du Val-de-Ruz éventuellement partiellement en tranchée) et à la variante de base entre Cernier et La Chaux-de-Fonds (avec le portail de La Chaux-de-Fonds probablement un peu plus bas). Ses coûts sont très proches de la variante de base.

L'estimation du coût le plus probable du TransRUN ("barreau vertical") est de 850 MCHF (variante optimale, sans démantèlement du tracé existant, y compris impôt préalable non récupérable, base de prix juin 2009).

Le démantèlement du tracé existant devrait couvrir ses coûts en cas d'application d'un standard minimal, grâce aux possibilités de valorisations foncières sur les trois plateaux de Chambrelieu, des Geneveys/Coffrane et des Hauts-Geneveys.

Une mise en service du TransRUN ne devrait pas intervenir au plus tôt avant fin 2020, ce qui implique un début des travaux dans le courant de 2015. Cette planification part du principe qu'il n'y aura pas d'oppositions ou recours rallongeant les procédures.

Un financement en PPP a été comparé à un financement conventionnel. Il s'avère que le premier est financièrement moins intéressant. Des solutions alternatives seront étudiées en phase d'avant-projet.

Les études menées en 2009 ont ainsi permis de conclure à la faisabilité du projet (horaire, infrastructure, temps de parcours). Le potentiel en matière de voyageurs a également été confirmé.

Il conviendra encore de vérifier la faisabilité financière de ce projet. Ceci ne pourra se faire qu'en fonction des engagements des différents partenaires intéressés, en particulier le Canton, la Confédération et les CFF. Ces engagements devront être conclus à la fin de la phase d'avant-projet.

## **Résultats 2009**

### **Trafic régional et infrastructure**

Depuis l'entrée en vigueur de la RPT en 2008, la part fédérale de l'indemnité concernant le trafic régional est de 50%, respectivement 50% pour la part cantonale selon l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR). Les mêmes taux s'appliquent à l'indemnisation de l'infrastructure. Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité se monte à 23.661.767 francs.

Selon l'art. 29 de la Loi sur les transports publics (LTP) du 1<sup>er</sup> octobre 1996, l'Etat prend en charge 46% de la part cantonale à savoir 10.884.413 francs, le solde de 12.777.354 francs étant supporté à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la LTP.

### **Trafic local**

La subvention (indemnité) concernant le trafic local non reconnu comme trafic régional voyageurs (TRV) par la Confédération à savoir 25.426.147 francs est supportée à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la Loi sur les transports publics (LTP) du 1<sup>er</sup> octobre 1996.

### **Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)**

Depuis l'année 2009, la communauté tarifaire Onde Verte ne reçoit plus une subvention directe. Toutefois, les pertes de recettes liées à l'introduction de la Communauté tarifaire intégrale au 1<sup>er</sup> juin 2009 sont prises en compte dans l'indemnité du TRV et du trafic urbain (TU). Seule la subvention pour la communication d'Onde Verte (11.814 fr. 45) reste versée directement et est prise en charge à 50% par l'Etat et à 50% par les communes.

### **Part communale 2009 au pot commun**

TRV et IS	Part cantonale y compris RPT	23.661'767,00
RPT	= 46% x 23.661.767 = 10.884.413	-10.884.413,00
TRV et IS	Hors RPT	12.777.354,00
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	25.426.147,00
NLB et LNM	Ligne touristique	346.000,00

Onde verte	Communication	11.814,45
Indemnité CFF hors RPT	Contribution IS et dépassement de quote-part	511.870,50
<b>Total « pot commun »</b>		<b>39.073.185,95</b>
<b>50% à la charge des communes</b>		<b>19.536.592,98</b>

### **Détail des indemnités par entreprise**

Plus de la moitié des indemnités versées en 2009 (50.9%) concerne le trafic urbain. Le trafic régional voyageurs et les indemnités d'exploitation et d'amortissements de l'infrastructure représentent une part légèrement inférieure soit 47.4%. Les deux sont en augmentation par rapport à 2008, en raison du fait que l'indemnité Onde verte n'est plus versée séparément mais incluse dans l'indemnisation des coûts non-couverts.

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantonales (TRV)	8.205.482,00
CFF	Contribution d'investissement et dépassement de quote-part	511.870,50
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantonales (TRV)	1.752.321,00
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantonales (TRV)	255.879,00
BLS	Ligne intercantonale (TRV)	1.133.072,00
BLS	Tronçon intercantonale (TRV IS)	858.051,00
CJ	Ligne intercantonale (TRV)	415.718,00
CJ	Tronçon intercantonale (TRV IS)	296.471,00
LNM	Ligne intercantonale (TRV )	174.750,00
LNM	Lignes touristiques	266.000,00
TRN	Lignes neuchâteloises (TRV)	6.363.300,00
TRN	Tronçons neuchâtelois (TRV IS)	1.423.400,00
TRN	Lignes neuchâteloises (TU)	8.864.000,00
TN	Lignes neuchâteloises (TRV)	2.440.593,00
TN	Tronçon neuchâtelois (TRV IS)	104.886,00
TN	Lignes neuchâteloises (TU)	16.562.147,00
TPF	Ligne intercantonale (TRV)	237.844,00
NLB	Ligne touristique	80.000,00
Onde verte	Communication	11.814,45
<b>Total y compris RPT</b>		<b>49.957.598,95</b>
RPT		-10.884.413,00
<b>Total « pot commun »</b>		<b>39.073.185,95</b>
<b>50% à la charge des communes</b>		<b>19.536.592,98</b>

TU = Trafic urbain

TRV = Trafic régional voyageurs

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

### **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 2009 une indemnité d'exploitation de 20.972 fr. 50 francs. Par ailleurs, les prestations TRV commandées par le canton de Neuchâtel pour l'année 2009 dépassent de 490.900 francs la quote-part attribuée par la Confédération et ne sont à ce titre pas considérées comme du TRV.

Le montant de l'indemnisation de la LNM au titre du TRV est défini dans une feuille de route. La Confédération se désengage en effet progressivement de l'indemnisation de cette ligne. En même temps, les cantons concernés réduisent globalement leur indemnité afin de se trouver, pour la part touristique, au niveau de l'indemnisation du TRV.

Les prestations TN non reconnues TRV par la Confédération (paires de courses supplémentaires) sont comptées dans le trafic urbain.

#### Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaire 2009 se termine le 12 décembre 2009, il s'agit de prendre en compte les 19 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2009. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2009 sont les suivants:

364 400 « Entreprises de transports »	<b>49.957.598,85</b>
Indemnités comptabilisées en 2008	-2.600.000,00
Indemnités à payer (5.2% du budget 2010)	2.707.000,00
<b>364 400 « Entreprises de transports » y compris délimitation</b>	<b>50.064.598,95</b>

462 300 « Part communale entreprises de transports »	19.536.592,98
Part communale comptabilisée en 2008	-1.000.000,00
Part communale à recevoir (5.2% du budget 2010)	1.057.000,00
<b>462 300 « Part communale entreprises de transports » y compris délimitation</b>	<b>19.593.592,98</b>

#### Lignes à l'essai et associations

TN	Ligne 11 à l'essai part canton	196.851,00
TN	Association Noctabus	12.800,50
CarPostal	Ligne à l'essai Marin – Le Landeron	103.048,00
CarPostal	Ligne à l'essai Les Brenets	28.933,10
CarPostal	Ligne à l'essai Biaufond	14.415,50
TRN	Ligne à l'essai Néode	126.430,00
TRN	Association Snowbus	5.177,30
Divers destinataires	Association Neuchâtel roule	8.185,65
Divers destinataires	Association Salon de la mobilité	9.088,80
Divers destinataires	Journée Didier Cuhe	9.581,65
<b>Total</b>		<b>514.511,50</b>

#### Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaire 2009 se termine le 12 décembre 2009, il s'agit de prendre en compte les 19 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2009. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2009 sont les suivants:

364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »	514.511,50
Indemnités comptabilisées en 2008	-14.000,00
Indemnités à payer (5.2% des prestations budgétées 2010 hors ligne TN 10)	19.000,00
<b>364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »</b>	<b>519.511,50</b>

**Crédits supplémentaires de fonctionnement****Crédits supplémentaires de fonctionnement**

Compte	Montant	Justification
301 000	381.400,00	Changement de classe du chef d'office Engagement d'un collaborateur scientifique Honoraires du directeur TransRUN. Cette part est totalement compensée par le compte d'investissement "Etude projet TransRUN" Honoraires du chef de projet CTI dont les honoraires étaient payés par le compte 318000. Toutefois, l'office des transports étant le seul client du mandataire, il a fallu pour des raisons légales l'engager
318 000	90.000,00	Introduction de la CTI, honoraires du chef de projet
364 800	15.000,00	Compensation de la journée Didier Cuche, compensée par le compte 318 000
364 800	170.000,00	Financement de prestations à l'essai non prévues au budget, ligne TRN Charme-Néode et CarPostal aux Brenets, avec les transitoires correspondants

**Demandes de dérogations aux mesures urgentes pour améliorer la clôture des comptes 2009**

Compte	Montant	Justification
319 800	12.000,00	Frais fixes, notamment cotisations à des associations
364 400	1.473.600,00	Au vu de la LCdF et de la LTP, l'indemnisation est fixée de manière contraignante par la Confédération, les cantons et les entreprises dans une convention. Le montant de la dérogation est nécessaire pour payer les engagements des conventions 2009

**Crédits supplémentaires d'investissements**

N° d'ordre	Montant	Justification
1 000 676	215.600,00	Etudes supplémentaires prévues dans le cadre du TransRUN
3 000 657	39.400,00	Etude microrecensement non terminée en 2008. Solde effectué en 2009

**Etudes (509 000)**

<b>Poursuite et approfondissement du projet TransRUN du 15 mars 2005 (N° d'ordre 1 000 676)</b>	
Montant lié à l'étude préliminaire TransRUN	494.181,98
<b>Total 2009</b>	<b>494.181,98</b>

<b>Microrecensement du 16 février 2005 (N° d'ordre 1 000 657)</b>	
EPFL Analyse des données	98.131,20
CBVA Recrutement ingénieur en transport (solde)	1.936,80
<b>Total 2009</b>	<b>100.068,00</b>

<b>Fusion transports publics du 1<sup>er</sup> septembre 2008 (N° d'ordre 3 000 366)</b>	
TCFG Projet Chasseron	148.057,60
<b>Total 2009</b>	<b>148.057,60</b>



**Investissements propres équipements informatiques et logiciels (506 200)**

<b>Microrecensement 2010 (N° d'ordre 1 000 869)</b>	
OFS, participation microrecensement 2010	42.000,00
SIEN, mise en place solution informatique	21.000,00
TRN, projet INdoNE	29.900,00
<b>Total 2009</b>	<b>89.900,00</b>

**Subventions accordées aux communes (562 000)**

<b>PN Auvernier, part routière (N° d'ordre 3 000 374)</b>	
TN, PN Auvernier	81.597,10
<b>Total 2009</b>	<b>81.597,10</b>

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

<b>Introduction CTI du 26 mai 2008 (N° d'ordre 3 000 362)</b>	
Montant total lié à l'introduction de la CTI Onde verte	108.659,40
<b>Total 2009</b>	<b>108.659,40</b>

Par ailleurs, l'OFT a fait parvenir durant l'exercice 2009, sur la base des dispositions de l'article 56 LCdF et des conventions établies, des demandes de paiements en faveur des compagnies suivantes:

<b>Doublement de voie sur la BN selon décret du 29 septembre 2005 (N° d'ordre 3 000 345)</b>		
16.07.2009	22 <sup>e</sup> convention BLS	461.160,00
14.12.2009	22 <sup>e</sup> convention BLS	101.675,00
<b>Total 2009</b>		<b>562.835,00</b>

<b>9<sup>e</sup> crédit-cadre du 3 octobre 2007 (N° d'ordre 3 000 361)</b>		
31.08.2009	BLS, participation rames NINA	5.874,00
07.09.2009	TN, appel de fonds	485.660,00
<b>Total 2009</b>		<b>491.534,00</b>

**Collaboration intercantonale**

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

**Conférence transjurassienne (CTJ)**

Une mobilisation transfrontalière et intercantonale a été nécessaire pour continuer de défendre la liaison TGV Berne – Paris via Neuchâtel. En 2009, les actions entreprises en 2008 ont été prolongées car il s'agit de projets complexes qui ont une durée d'action s'étalant sur plusieurs années.

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

- Maintien des relations directes TGV entre Berne et Paris, insertion au système TGV Rhin-Rhône
- Poursuite de l'élaboration du projet de relation Régio-express (RE): (Berne) – Neuchâtel – Pontarlier – Besançon, projet qui a été adapté au besoin afin de mettre en œuvre une offre de substitution à la rotation TGV Berne – Paris supprimée
- Développement de la ligne La Chaux-de-Fonds – Morteau – Besançon
- Elaboration d'un schéma des mobilités transfrontalières, diagnostic
- Plate-forme de discussion pour créer des synergies pour l'achat de matériel ferroviaire transfrontalier. Le but recherché étant d'uniformiser une flotte pour réduire les coûts et supprimer les contraintes techniques pour le passage des frontières.

### ***OuestRail***

En 2009, dans le prolongement des travaux des années précédentes, les activités d'OuestRail ont été concentrées au lobbying du projet ZEB. A la suite de ce dernier, ZEB2 devient rail 2030. Pour notre canton, la quasi totalité du développement de l'infrastructure est prévue d'être proposée dans le programme R 2030. Les Chambres devront statuer sur ce sujet en 2010. OuestRail a aussi été actif dans la sensibilisation de la problématique du manque de moyens pour le maintien de la qualité du réseau ferré. On a estimé, en 2009, un retard de 1 milliard de francs dans ce secteur. OuestRail a aussi été une plate-forme d'échange d'idées au sujet du financement des transports publics, tout comme pour le sujet du transport de marchandises par le rail.

### ***Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)***

En 2009, la CTSO a changé de présidence. M. le conseiller d'Etat Claude Nicati a succédé à M. le conseiller d'Etat vaudois François Marthaler. La CTSO a continué de fournir ses efforts pour coordonner et soutenir le travail des parlementaires des cantons romands essentiellement pour le traitement des dossiers du projet ZEB et R 2030 aux Chambres.

### ***Planification de l'offre de prestations***

#### ***Trafic longue distance***

Après l'introduction d'une paire de trains supplémentaires Neuchâtel – Lausanne au changement d'horaire de décembre 2008, l'offre grandes lignes sur le Pied du Jura n'a pas évolué. Nous constatons que la fréquentation de ces 2 trains est excellente et qu'ils correspondent à un réel besoin de la clientèle pendulaire. Les cantons de Vaud et Neuchâtel insistent auprès des CFF grandes lignes pour le développement de l'offre à moyen terme, avec comme objectif une cadence demi-heure entre Lausanne et Neuchâtel.

En raison de graves problèmes de capacité entre Lausanne et Genève, CFF grandes lignes étudient une nouvelle offre sur ce tronçon sur la base d'un horaire cadencé strictement à la demi-heure pour chaque type de train. Ce projet pourrait provoquer des modifications sur la ligne du Pied du Jura moyennant la suppression des 2 trains ICN en rafale. Les principaux acteurs concernés, soit les cantons de Berne, Jura, Neuchâtel, Vaud et CFF grandes lignes, recherchent des solutions satisfaisantes pour tous.

Sur mandat du parlement, le Conseil fédéral planche actuellement sur la suite du projet ZEB appelé Rail 2030. Le message devrait être mis en consultation en 2010. L'office des transports suit ce dossier avec beaucoup d'attention et d'intérêt puisque les investissements nécessaires au développement de l'offre sur le Pied du Jura doivent être intégrés au projet (tunnel double voie de Ligerz).

### ***Trafic régional voyageurs***

L'offre 2009 du trafic régional a été intégralement reconduite en 2010. L'élément marquant du trafic régional pour 2010 aura été l'inauguration du matériel CFF « DOMINO » qui sera progressivement introduit sur les lignes ferroviaires neuchâteloises. Les rames DOMINO sont constituées des automotrices et des voitures de commande complètement modernisées et de voitures intermédiaires neuves, à plancher bas. Ces nouveaux trains régionaux offrent tout le confort que l'on peut attendre d'un moyen de transport régional moderne.

Les entreprises CFF, CJ et TRN ainsi que les cantons du Jura, de Berne et de Neuchâtel ont constitué un groupe de travail (mandat de planification de l'Arc jurassien) pour fixer les objectifs d'offre à court, moyen et long terme qui tiennent compte du développement de l'offre grandes lignes (ZEB) et du futur projet TransRUN. Les résultats finaux seront connus dans le courant 2010.

### ***Trafic urbain***

Les prestations 2009 sont reconduites en 2010, excepté la ligne 11 Neuchâtel Place Pury – Maladière – Piscines du Nid-du-Crô du réseau urbain de la ville de Neuchâtel dont les prestations du dimanche ont été supprimées d'entente avec la ville de Neuchâtel. La ligne 11 a été introduite en 2007 en parallèle à l'ouverture du centre commercial de la Maladière pour une période d'essai de 3 ans. Le tronçon Place Pury – Maladière a atteint les objectifs fixés dans la convention entre la ville de Neuchâtel, les TN et l'Etat et fera donc dorénavant partie du « pot commun » des transports publics. Sur demande de la ville de Neuchâtel, les conditions cadres n'étant pas réunies pour la section Maladière – Piscines (plan de stationnement restrictif en ville, aménagement d'un parking d'échange P+R aux piscines), la phase d'essai est prolongée pour une nouvelle période de 3 ans. La ville de Neuchâtel en assume seule les coûts supplémentaires.

### ***Trafic transfrontalier et liaisons avec le réseau TGV***

#### **Liaisons TGV 2010**

Dans le courant du mois d'avril 2009, l'entreprise Lyria en charge de l'exploitation des relations ferroviaires TGV entre la Suisse et la France décidait unilatéralement de supprimer 2 trains TGV entre Berne-Neuchâtel et Paris, évoquant le manque de rentabilité de ces 2 courses.

Malgré une pression très forte et un lobbying actif de tous les acteurs concernés auprès de la direction de Lyria, il n'a pas été possible d'infléchir cette décision, la rame TGV étant engagée ailleurs pour assurer des prestations plus rentables, selon ses termes.

Conscients de l'importance que représentent de bonnes relations avec la capitale française pour un canton comme Neuchâtel fortement dépendant de ses exportations, le Conseil d'Etat, en collaboration avec le canton de Berne et la région Franche-Comté, a rapidement engagé des négociations avec les entreprises CFF et SNCF, actionnaires de la société d'exploitation Lyria pour trouver une solution de substitution à la suppression des 2 TGV Berne – Neuchâtel – Paris. A noter que 2 relations TGV directes ont été maintenues au changement d'horaire.

Après de nombreuses incertitudes concernant l'homologation du matériel NTN bi-fréquence, les 2 TGV supprimés ont pu être substitués par une offre RE entre Berne – Neuchâtel et Frasné avec correspondance à Frasné. Grâce à la disponibilité du matériel homologué, l'offre en direction de Paris a pu être développée (2 relations supplémentaires Neuchâtel – Paris).

La direction Lyria s'est engagée à maintenir un aller retour Berne – Paris via Neuchâtel pour une période d'au minimum 5 ans.

#### **Développement futur**

Les effets des travaux sur sol français ont permis d'accélérer légèrement les relations TGV entre Paris et Neuchâtel. Le prolongement en direction de Berne reste problématique au vu des nombreux trains circulant sur la ligne Berne – Neuchâtel. Une amélioration reste envisageable à l'horizon 2015 avec la réalisation du projet de double voie Rosshäusern – Gümmenen sur la BN.

Dans le cadre de arcjurassien.ch, des études sont en cours pour définir la stratégie de raccordement des cantons concernés au réseau à grande vitesse européen à l'horizon 2012.

Du côté de la ligne Besançon – Morteau – La Chaux-de-Fonds, les rames françaises X73500 sont enfin équipées du système de sécurité suisse Signum; ces trains circulaient jusqu'alors sous un régime dérogatoire accordé par l'Office fédéral des transports. La pérennité de ces relations est ainsi assurée.

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

Une systématisation est mise en place. Toute nouvelle ligne de bus, comme toute réorganisation majeure d'un système de transport, sera en principe systématiquement mise au concours. Dans le cas de fin de concession, des conventions d'objectifs seront au préalable négociées avec les entreprises de transport. Si les objectifs sont atteints, la concession sera renouvelée sans mise au concours, dans le cas contraire la mise au concours sera effective. Dans le domaine du trafic régional ferroviaire, pour le moment il n'y a pas de mise au concours prévue, sauf en cas de nouvelle concession. L'office des transports a préparé la stratégie cantonale des appels d'offres pour la période 2011-2014. Ce document doit encore être validé par le Conseil d'Etat et sera ensuite envoyé aux entreprises de transport pour information.

### ***Conférences régionales des transports (CRT)***

La nouvelle ligne entre Marin et Le Landeron est maintenant en fonction depuis 1 an. La fréquentation entre dans les limites fixées par la convention entre l'Etat et les communes. La phase d'essai se termine au changement d'horaire de décembre 2011.

Pour la première fois, sur demande du chef du département M. Nicati, les 6 présidents des CRT se sont rencontrés en plénum. L'idée est de renforcer la collaboration entre l'Etat et les communes concernant l'offre en transport public.

Après de nombreuses discussions au Grand Conseil, ce dernier a décidé d'allouer les moyens nécessaires à l'introduction d'une nouvelle ligne de bus au mois d'août 2010 constituée du prolongement de la ligne 10 TN actuelle de Pesex à Bôle via Colombier.

### ***Infrastructure***

#### ***BLS: Bümpliz Nord – Niederbottigen / Anet – Pont-de-Thielle***

A la suite de la mise en service en 2008, quelques éléments restants ont été terminés en 2009 et la convention sera bouclée en 2010 par le BLS.

#### ***TN: Bloc de ligne à Colombier***

La réalisation d'un bloc de ligne à Colombier permettra une meilleure souplesse de l'exploitation de la Ligne TN 5 (Littorail).

### ***Divers***

Mis à part les domaines d'activités 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 2010
- conduite de négociations sur l'offre TRV 2010 avec les entreprises partenaires
- conduite de négociations sur l'offre urbaine 2010 avec les entreprises partenaires
- préparation et envoi des appels d'offres 2011 (encore en cours)
- gestion des crédits pour le projet d'agglomération et TransRUN; transfert de la gestion des crédits pour le projet d'agglomération au secrétariat du Département de la gestion du territoire en cours d'année

- gestion de diverses procédures d'octroi de concessions et d'approbation de plans ferroviaires
- octroi d'autorisations cantonales de transport, en application de la loi cantonale sur les transports publics et du règlement y relatif
- calculation et facturation de la part des communes à l'indemnité 2009
- représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TRN et LNM
- comité de pilotage du projet d'étude de fusion des entreprises de transport TN-TRN
- gestion des mandats externes pour les études: TransRUN, développement du système de transport du plateau de Perreux, développement du système de transport du Crêt-du-Loche, microrecensement.

## 1.6. Perspectives

### ***Préparation offre 2010***

L'augmentation des contributions fédérales au trafic régional voyageurs (TRV) pour l'année d'horaire 2010 a été fixée à +1.5%, soit à 659.435 francs. La quote-part à prestations égales pour 2010 se monte donc à 42.775.685 francs. Toutefois, la Confédération prévoit de reconnaître à titre de nouvelles prestations les frais liés à l'introduction du système Signum sur les autorails français X73500 et l'augmentation des coûts découlant de l'introduction des véhicules de type DOMINO par les CFF. L'information détaillée n'est toutefois pas connue au moment de la rédaction du présent rapport.

Au vu de la situation financière du canton, il a été décidé de se maintenir, dans la mesure du possible, à ce plafond tout en profitant au maximum de l'effet de levier de la contribution fédérale au TRV. En particulier, la subvention Onde verte ayant été remplacée par la prise en compte de la perte de recettes CTI dans les offres des entreprises.

Malgré les efforts entrepris, le canton sera probablement malgré tout en léger dépassement de quote-part. Sous réserve des négociations encore en cours avec certaines entreprises et les cantons voisins pour le calcul des clés de répartitions, le budget 2010 sera équilibré au terme de la procédure d'offres et il sera éventuellement possible de maintenir une petite réserve pour introduire des renforcements ou des prestations complémentaires pour répondre, le cas échéant, à une modification de la demande.

### ***Financement futur des transports publics dans le canton***

En réponse d'une part à la motion 08.171 demandant la création d'un fonds TransRUN et au postulat 00.153, l'office des transports prépare un rapport, voire une modification de la LTP, afin d'assurer le financement futur des transports publics dans le canton. Il s'agira de se doter des outils nécessaires pour s'adapter aux modifications sur le plan fédéral (commande d'offre TRV sur deux ans, par exemple) et de développer un outil moderne, basé sur des conventions d'objectifs avec les entreprises. La forme de ce financement devra aussi permettre au Grand Conseil de fixer des objectifs sur une législature et à l'office des transports d'agir auprès des entreprises afin que ces objectifs soient atteints dans un cadre budgétaire pluriannuel donné.

### ***TransRUN***

L'année 2010 sera consacrée à la mise en place de l'organisation utile à la réalisation de l'avant-projet. Un rapport sera élaboré à l'attention du Conseil d'Etat pour la création de la société TransRUN SA. Cette dernière serait mandatée par l'Etat pour élaborer l'avant-projet.

***Projet « Chasseron » fusion des entreprises***

Le projet de fusion entre les deux entreprises de transport « TN » et « TRN » se poursuivra en 2010. Un rapport sera élaboré et permettra aux organes de prendre une décision définitive pour accepter une fusion effective en 2012 ou alors au contraire de refuser la réorganisation.

***Gestion du processus de la mobilité intermodale***

Des lacunes dans la gestion transversale des projets de mobilité intermodale ont été identifiées en 2009. En 2010, une étude qui permettra de générer la prise de mesures visant à combler les manques sera menée. Une réorganisation des missions entre les différents acteurs sera étudiée et, éventuellement, réalisée.