

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). Le plan directeur des transports, la Conception directrice des transports collectifs ainsi que la Loi cantonale sur les transports publics (LTP) sont également pris en compte.

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

1.2. Objectifs annuels

Les objectifs fixés pour l'année 2013 sont:

- négocier les indemnités financières avec les ET pour s'approcher des recommandations de la Confédération (-2.5% en 2014 et -1% en 2015);
- reprendre et assurer la totalité de la planification de l'offre du court jusqu'au long terme. Définir et lancer le projet de mobilité selon l'avenir donné à TransRUN SA;
- trouver une solution pour atténuer la forte dégradation de l'horaire 2016 sur le pied du Jura. Trouver également une offre de substitution en cas de suppression de la desserte TGV;
- intégrer le canton en tant que réel partenaire dans la communauté tarifaire;
- fixer des standards cantonaux pour la desserte en TP.

1.3. Ressources (personnel, finances, informatique)

Personnel

Situation EPT		
Situation début 2013	Situation fin 2013	Différence +/-
4	5.8	+1.8
Création de fonctions		
Fonction	Description	
Chef du projet de mobilité	Permet de conduire le projet cantonal de mobilité et de gérer au mieux le crédit d'étude alloué par le Grand Conseil (1 million pour 2013)	
Secrétaire	Soutien dans les tâches administratives pour le nouveau projet de mobilité.	
Chef de service suppléant	Permet d'assurer le remplacement du chef de service en son absence et d'avoir un appui dans les dossiers stratégiques. Le poste d'ingénieur	

	transport du service est modifié en conséquence.
Engagement de cadres	
Chef service (nom, prénom)	Description
Olivier Baud	M. Wälti a assuré l'intérim suite au départ de M. Vuilleumier à la direction de TransN. M. Baud a repris cette fonction le 2 mai 2013. Il travaillait depuis 2006 à l'Office fédéral des transports en qualité d'ingénieur en transports.

Suite au départ du chef de service à la fin 2012, un intérim a été effectué par M. Wälti. Le nouveau chef de service M. Baud a pris ses fonctions le 2 mai 2013. M. Wälti est maintenant devenu son suppléant.

Suite au départ de Mme Attinger, en charge de la préparation des dossiers pour le gouvernement et le Grand Conseil, le poste (EPT=0.5) n'a pas été repourvu.

Suite à l'arrêt de l'activité de TransRUN SA, il a été décidé d'intégrer ses collaborateurs au sein du SCTR. Seule Mme Donzé a accepté, M. Vianin préférant retourner aux CFF. Un poste de chef de projet de mobilité a donc été mis au concours. Le profil recherché est celui d'un ingénieur en transports. Aucune postulation adéquate n'a été reçue à ce jour. Le poste reste donc au concours.

Finances – Résultats 2013

Trafic régional et infrastructure

Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité s'élève à 24.758.568 francs. Selon l'art. 29 de la loi sur les transports publics (LTP) du 1er octobre 1996, l'Etat prend en charge 46% de la part cantonale, à savoir 11.388.941 francs, le solde de 13.369.626 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 urbain (TU) et le trafic régional voyageurs (TRV) non reconnu par la Confédération, à savoir 29.329.335 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 1er octobre 1996.

Trafic touristique

En vertu de l'art. 49 LTP, le trafic touristique sur les lacs de Neuchâtel et Morat, ainsi que sur le lac des Brenets est subventionné. Pour l'année 2013, les indemnités s'élèvent à 812.980 francs. Ce montant est à répartir paritairement entre l'Etat et les communes.

Trains transfrontaliers Régio-Express

Une relation Régio-Express Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasné a été mise en exploitation dès l'année horaire 2010 pour pallier la suppression de la paire de TGV entre Paris et Berne. Cette relation est opérée par les CFF en partenariat avec la SNCF et cette offre est financée par les cantons de Neuchâtel, Berne et la Région Franche-Comté. Dès l'année horaire 2013, une relation transfrontalière supplémentaire a été offerte entre Pontarlier et Buttes (via Travers), financée avec la Région Franche-Comté. La part cantonale à l'indemnité s'est élevée à 946.086 francs en 2013. La suppression du TGV mi-décembre 2013 a nécessité une refonte de l'offre 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 grande lignes (prestations non indemnifiées) suite à l'introduction de la communauté tarifaire intégrale. Un montant de 76.536 francs a été versé à cet effet en 2013 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 2013, les charges pour le canton de Neuchâtel liées à ces prestations s'élèvent à 4290 francs.

Part communale 2013 au pot commun

TRV et IS	Part cantonale y compris RPT	24.758.568
RPT	= 46% x 24.758.568 = 11.388.941	-11.388.941
TRV et IS	Hors RPT	13.369.627
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	29.329.335
NLB et LNM	Ligne touristique	812.980
Trains transfrontaliers	Part neuchâteloise	946.086
Anti-Smog	Action pic-pollution	54.306
M	Trafic marchandises Glovelier – La Chaux-de-Fonds	4.290
Total "pot commun"		44.516.624
50% à la charge des communes		22.258.312

Détail des indemnités par entreprise

La moitié des indemnités versées concernent le transport urbain (51.51%) et s'établit à un niveau supérieur par rapport à 2012 en raison de l'intégration au pot commun de prestations urbaines auparavant à l'essai. Le trafic régional voyageurs et les indemnités d'exploitation et d'amortissements de l'infrastructure représentent 44.29% des indemnités totales versées en 2013, soit une proportion très légèrement inférieure à l'année précédente. La hausse du prix du sillon a été compensée partiellement par une amélioration des recettes liée à l'augmentation tarifaire.

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	9.494.490
CFF	Contribution d'investissement (halte du Crêt-du-Loche)	22.479
CFF/SNCF	Régio-Express transfrontaliers	946.086
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	2.244.951
CarPostal Delémont	Ligne neuchâteloise (TU)	95.771
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	236.266
BLS	Ligne intercantonale (TRV)	1.087.238
BLS	Tronçon intercantonal (TRV IS)	845.632
CJ	Ligne intercantonale (TRV), y compris indemnisation du trafic marchandise sur voie étroite (M)	377.034
CJ	Tronçon intercantonal (TRV IS)	329.338
LNM	Lignes touristiques	712.980
TransN	Lignes neuchâteloises (TRV)	8.648.663
TransN	Tronçons neuchâtelois (TRV IS)	1.828.500
TransN	Lignes neuchâteloises (TU)	28.703.000
TPF	Ligne intercantonale (TRV)	178.831
NLB	Ligne touristique	100.000
Anti-Smog	Action pic-pollution	54.306
Total y compris RPT		55.905.565

RPT	-11.388.941
Total "pot commun"	44.516.624
50% à la charge des communes	22.258.312

TU = Trafic urbain

TRV = Trafic régional voyageurs

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

M = Trafic marchandises

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 2013 une indemnité d'exploitation de 22.479 francs.

Les prestations TransN non reconnues TRV par la Confédération (paires de courses supplémentaires) sont comptées dans le trafic urbain. Ces prestations supplémentaires commandées par le canton s'élèvent à 380.546 francs.

Lignes à l'essai et associations

TransN	Ligne Néode à l'essai	104.255
TransN	Lignes des Conrardes à l'essai	184.871
TransN	Renforcement offre urbaine Le Locle à l'essai	133.000
TransN	Lignes Fleurier – Les Ponts-de-Martel à l'essai	44.800
CarPostal	Ligne de Biaufond	12.500
TRN	Association Snowbus	4.000
Divers destinataires	Association Noctambus	22.009
Divers destinataires	Association NoctamRUN	21.417
Divers destinataires	Neuchâtel roule, Fête des Vendanges et autres mesures d'encouragement	11.260
Total		538.112

Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaire 2013 s'est terminée le 14 décembre 2013, il s'agit de prendre en compte les 17 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2013. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2013 sont les suivants:

364 400 "Entreprises de transports"	55.905.565
Indemnités comptabilisées en 2012	-3.316.900
Indemnités à payer (4.66% du budget 2014)	2.616.400
364 400 "Entreprises de transports" y compris délimitation	55.205.065

364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	538.112
Indemnités comptabilisées en 2012	-34.100
Indemnités à payer (4.66% du budget 2014)	43.000
364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	547.012

462 300 "Part communale entreprises de transports"	22.258.312
Part communale comptabilisée en 2012	-1.446.200
Indemnités à payer (4.66% du budget 2014)	1.041.500
462 300 "Part communale entreprises de transports" y compris délimitation	21.853.612

Crédits supplémentaires d'investissements

N° d'ordre	Montant	Justification
3 000 409	3.800.000	Deux crédits supplémentaires ont été octroyés en 2013 pour le versement de prêts aux entreprises de chemins de fer privés. Le premier crédit supplémentaire, identifié comme prioritaire par le Conseil d'Etat dans le cadre de la procédure budgétaire 2013, s'élève à 2.3 millions de francs et a été affecté au financement du tunnel de Rosshäusern et à la sécurisation des passages à niveau. Le deuxième crédit supplémentaire de 1.5 million de francs a été octroyé pour honorer la totalité des besoins en prêts des entreprises TransN, BLS et CJ et éviter un rattrapage sur les années 2014 à 2016.

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 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'art. 56 de la Loi sur les chemins de fer (LCdF), les aides financières suivantes ont été versées durant l'exercice 2013:

Crédit-cadre cantonal infrastructures ferroviaires (N° d'ordre 3 000 409)	
TransN prêts d'investissement 2013	717.513
BLS, prêts d'investissement 2013	464.707
CJ, prêts d'investissement 2013	2.555.000
BLS, contribution Lhand* Gare de Rosshäusern	62.780
Total 2013	3.800.000

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

1.4. Événements principaux

Arrêt de TransRUN SA et lancement du projet de mobilité

L'activité de l'entreprise TransRUN SA a été arrêtée fin août 2013 et les missions ont été reprises par le SCTR. Une proposition d'engagement a été faite aux employés. Le projet cantonal de mobilité en TP a été lancé. Un crédit supplémentaire de 1 million a été alloué par le Grand Conseil en conséquence. Les phases I et II (analyse de la demande et de l'offre) ont été adjudgées au groupement d'ingénieurs Rapp Trans, PTV, RGR le 4 octobre 2013. Un modèle de transport cantonal est en train d'être élaboré.

FAIF

Au niveau national, l'avenir du Rail se joue lors des prochaines votations du 9 février 2014 concernant le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le SCTR a participé à de nombreux groupes de travail visant la mise en œuvre du projet. Le projet FAIF prévoit une responsabilité accrue des cantons dans la définition des besoins de l'offre en transport public. Jusqu'alors, seule la Confédération définissait les besoins en trafic voyageurs grandes lignes, sans

tenir compte des besoins cantonaux. Cette nouvelle méthode de travail propose un rôle actif des cantons dans la planification ferroviaire nationale.

Le financement fédéral des mesures ferroviaires des projets d'agglomération sera dorénavant assuré par le nouveau fonds FIF et plus par le fonds d'infrastructure.

Lancement du groupe de travail Horaire 2016

Au vu des fortes dégradations de l'horaire 2016 pour les correspondances en gare de Neuchâtel, le canton a demandé à la Confédération de rechercher activement des solutions. En conséquence, un groupe de travail ad hoc conduit par l'OFT a été mis sur pied. La séance de lancement a eu lieu le 11 juillet 2013. Une solution permettant la cadence à la demi-heure sur 2 lignes du trafic régional (Val-de-Travers et Montagnes neuchâteloises) a été trouvée en fin d'année. La signature d'une déclaration d'intention (canton, CFF, OFT) pour la mise en œuvre de l'horaire 2016 est prévue pour début 2014.

Offre de substitution pour le TGV

Suite à la décision de Lyria de supprimer la desserte TGV de Neuchâtel, le canton et la Région Franche-Comté ont cherché une offre de substitution. L'offre de rabattement constituée de 3 paires journalières de RE donnant correspondance à Frasnay au TGV de Lausanne a été mise en place au changement d'horaire. Ces prestations ont été intégrées à la billettique du trafic international Lyria. Pour les 3 allers-retours proposés, il est dorénavant possible de bénéficier des tarifs promotionnels Lyria. Une offre de restauration à la place en première classe pour le RE du matin, principalement utilisée par la clientèle affaire, a été mise en place. Une course inaugurale avec les médias a eu lieu le 18 décembre 2013.

Interruption du trafic ferroviaire avec La Chaux-de-Fonds

Durant l'été 2013, des travaux programmés de longue date ont été effectués par les CFF et le BLS sur plusieurs lignes ferroviaires cantonales. Il s'agissait de travaux d'entretien usuels. La gêne pour les usagers a été modérée en raison de la période estivale.

Suite à la rupture d'un rail avec un important dérangement de la plate-forme dans le tunnel du Gibet dans la nuit du 29 septembre 2013, le trafic ferroviaire a été totalement interrompu entre Neuchâtel et Chambrelieu durant 1 semaine. La voie a dû être complètement renouvelée sur 800 m. L'offre de substitution en bus, insuffisante durant les 3 premiers jours, a très fortement perturbé les déplacements entre le Haut et le Bas du canton. Suite à cet événement, des discussions ont eu lieu entre le canton et les CFF pour mieux se prémunir contre une telle situation.

Développement de l'offre sur le Littoral ouest

Depuis le changement d'horaire, la desserte bus de Bevaix, Boudry, Cortaillod et la Béroche a été augmentée aux heures de pointe pour permettre une cadence au quart d'heure. La cadence du Littoral a été augmentée en conséquence. Une période d'essai de 3 ans a été fixée et permettra de décider si l'offre doit être pérennisée. Des objectifs de demande clairs doivent encore être fixés. Ce développement sur le littoral ouest constitue le seul changement important pour le nouvel horaire 2014.

1.5. Activités / Réalisations

Formation

En juin 2013, M. Soller a obtenu la certification IPMA (International Project Management Association) de "Senior Project Manager", niveau B.

Mme Chassot a suivi la formation SAP, ainsi que le cours "Introduction à la fonction publique".

Négociation des indemnités

Plusieurs séances de négociations avec chaque entreprise de transport concernant les indemnités pour la période 2014/ 2015 ont eu lieu. Une solution globale pour les années 2013, 2014, 2015 a été trouvée avec CarPostal. Avec les CFF, ainsi qu'avec TransN, BLS, CJ et TPF, les négociations n'ont pas encore abouti. Pour les RE de substitution du TGV, ainsi que le train transfrontalier du matin en provenance de Pontarlier, l'offre financière des CFF et de la SNCF a été acceptée par le SCTR; la position de la Région Franche-Comté est encore ouverte.

Lignes à l'essai

Plusieurs lignes sont à l'essai dans le canton:

- L'essai de la ligne 5 reliant le quartier de Tourbillon à la gare de La Chaux-de-Fonds a été prolongé au-delà des 3 ans, mais le niveau de fréquentation n'est pas encore satisfaisant. Le niveau de cofinancement du canton a donc été revu à la baisse. Une optimisation de la desserte par un accrochage à la halte du Crêt-du-Loclc est en discussion. Une étude de potentialité devrait dans un premier temps être réalisée. La nouvelle halte Fiaz, planifiée pour les horaires 2016, pourrait également amener de nouvelles solutions à la desserte de la zone industrielle du Crêt-du-Loclc.
- Introduite en décembre 2011, la cadence aux 20 minutes des lignes urbaines en ville du Locle fait également l'objet d'une période d'essai de 3 ans, soit jusqu'en décembre 2014. Les standards de desserte cantonaux permettront d'évaluer cette nouvelle offre. Sur demande de la Ville du Locle, l'offre urbaine vient d'être complétée par une desserte en soirée les vendredis et samedis soirs. L'évaluation des critères de fréquentation de l'offre aux 20 minutes sera discutée au printemps 2014. Une décision sur la pérennité de la ligne doit être prise avant l'été 2014.
- La nouvelle ligne de Bus Fleurier – Les Ponts-de-Martel est en phase d'essai jusqu'au changement d'horaire de décembre 2015.
- La période d'essai des améliorations de la Béroche et de l'agglomération Ouest s'étend du 15 décembre 2013 au changement d'horaire de décembre de 2016. La convention qui liait l'Etat à la COMUL pour la desserte des Conrardes jusqu'en décembre 2014 sera annulée au profit d'une nouvelle convention de 3 ans pour les améliorations précitées.

Optimisation des lignes régionales

Plusieurs lignes de bus régionales ne respectent pas le taux de couverture minimal imposé par la Confédération. Afin de ne pas perdre les indemnités versées par la Confédération, des réflexions visant une optimisation ont été lancées.

- L'offre Publicar dans la région de La Brévine a été supprimée, car non reconnue par la Confédération et remplacée par une offre fixe à l'heure pouvant bénéficier d'un cofinancement.
- Afin d'augmenter les recettes sur la ligne des Planchettes et atteindre ainsi le niveau de couverture de 10% imposé par la Confédération, une mutualisation avec la desserte scolaire du Valanvron est étudiée. Des problèmes de sécurité pour des écoliers devant traverser la route cantonale ont nécessité l'ajournement du projet. La pérennité de la ligne de bus n'est donc pas encore assurée. Un groupe de travail constitué de la Ville de La Chaux-de-Fonds, de CarPostal, des parents d'élèves du secteur du Valanvron et du SCTR travaille activement à la recherche de solutions. Le projet doit entrer en vigueur au changement d'horaire de décembre 2014.
- La ligne 21.031 St-Blaise-Enges-Lignièrès est également concernée par les critères minimaux fédéraux. Un groupe de travail constitué de la Conférence régionale des transports de l'Entre-deux-Lacs, de CarPostal et du SCTR a lancé l'idée de coupler la ligne 21.031 avec celle reliant Marin au Landeron (21.030). L'objectif est de développer des synergies d'exploitation entre les 2 lignes et ainsi d'améliorer le taux de couverture globale des 2 lignes. L'idée est d'introduire ce projet au changement d'horaire de décembre 2014.

- D'autres lignes régionales sont également concernées par les exigences fédérales (lignes ferroviaires 222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel; 224 Le Locle – Les Brenets et 21.092 Buttes – La Côte-aux-Fées) et font l'objet d'une attention particulière pour en améliorer la fréquentation. Les délais sont cependant pour l'heure moins urgents que pour les lignes ci-dessus.

Amélioration de la vitesse commerciale des bus

Un groupe de travail a été lancé pour relever les endroits où la vitesse de progression des bus est faible et proposer des mesures permettant d'y remédier. Les bus supplémentaires introduits aux heures de pointe pour pallier cette baisse de productivité représentent un important surcoût pour les indemnités. Une amélioration des conditions de circulation permettrait en conséquence des économies substantielles pour le canton.

Liaison ferroviaire Neuchâtel - Besançon

Une expertise a été effectuée pour connaître les possibilités de développement des liaisons ferroviaires sur l'axe via Pontarlier et celui via Morteau. Les conclusions ont été rendues par le mandataire en automne 2013. Une présentation publique commune canton et Région Franche-Comté sera organisée en avril 2014.

Des discussions ont eu lieu entre le canton, la Région Franche-Comté, les CFF, la SNCF et l'OFT concernant l'impact de la migration du système de sécurité suisse en ETCS level 1 dès 2017. Le comité de pilotage franco-suisse entre l'OFT et le Ministère français des transports a décidé de mettre sur pied un groupe international ad hoc dédié à cette thématique.

Position du canton au sein du Comité directeur d'Onde Verte

Des discussions entre le SCTR et le CoDir d'Onde Verte ont eu lieu pour définir le rôle incombé au canton, ceci en particulier au regard des importantes subventions allouées.

La participation aux décisions par une voix décisionnelle ou consultative sera entérinée en 2014.

Groupe de travail avec les CFF

Plusieurs groupes de travail ont été mis en place par les CFF. Une organisation de projet a été proposée par les CFF pour l'assainissement de la ligne entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. De nombreuses discussions ont eu lieu également dans le cadre de la recherche de solution pour l'horaire 2016. Le canton a mandaté une expertise pour le prolongement du quai de la gare des Geneveys-sur-Coffrane afin de tenir les délais pour le changement d'horaire de décembre 2015.

Projet de mobilité

Suite au refus du RER-TransRUN, le Conseil d'Etat s'est engagé auprès de la Confédération à présenter ses nouvelles réflexions pour la mobilité dans le canton de Neuchâtel à fin 2014, début 2015. Pour ce faire, le Grand Conseil a débloqué un crédit de 1 million de francs pour la suite des études.

Une organisation de projet incluant les communes, mais également la Confédération a été mise sur pied. Un premier mandat d'étude (phase I et II) a été adjugé sur appel d'offre européen au groupement Rapp Trans, PTV, RGR pour un montant d'environ 440.000 francs. Les résultats sont attendus pour avril 2014. La conduite est assurée par le SCTR. Des séances de suivi ont eu lieu régulièrement. Des séances du groupe de coordination politique ont eu lieu les 9 juillet et 6 décembre 2013. Une séance du Conseil des transports a eu lieu le 15 novembre 2013.

Dans l'attente des résultats des études cantonales, les CFF ont néanmoins lancé les études de "modernisation de la ligne Le Locle – Neuchâtel". Plusieurs coordinations entre les CFF, le SCTR

et les villes ont eu lieu. L'objectif est de faire converger les études cantonales avec les besoins des CFF.

Coordination intercantonale

Le SCTR a participé à de nombreuses séances pour se coordonner avec les autres cantons romands dans le cadre des associations OUESTRAIL, CTSO, Région Capital suisse, Comité du Lötschberg. La fin de l'année a vu une augmentation des opérations en vue de promouvoir le FAIF, primordial pour le développement et l'entretien du réseau ferroviaire.

Le SCTR a participé également au Groupe de travail Broye-Seeland.

Ce groupe de travail constitué des cantons de Berne, Vaud, Fribourg et Neuchâtel, de l'Office fédéral des transports (OFT) et des entreprises de transports CFF, BLS et TPF est reconnu comme un des secteurs les plus complexes de Suisse dans le domaine de la planification ferroviaire. En effet, toutes les lignes étant interconnectées, les visions locales de chaque canton sont très souvent antagonistes. Après de nombreux mois de travaux, le groupe de travail a enfin pu présenter une vision 2025 commune pour le développement de l'offre ferroviaire de tous les axes concernés. Pour le canton de Neuchâtel, le développement retenu permet d'offrir:

- la cadence ½ heure en régio-express (RE) entre Neuchâtel et Berne moyennant 2 arrêts intermédiaires à Chiètres et Ins garantissant de bonnes correspondances avec les principales lignes régionales à Neuchâtel;
- maintien de la desserte à la ½ heure entre Marin/St-Blaise et Neuchâtel avec améliorations des correspondances à Neuchâtel;
- cadence ½ heure entre Marin/St-Blaise et Berne (1 x direct et 1 x avec changement à Ins);
- cadence ½ heure entre Neuchâtel et Fribourg (1x direct et 1 x avec changement à Ins).
- Les résultats du groupe de travail sont remis à l'OFT pour la suite des travaux dans le cadre de FAIF.
- A noter que sur demande de l'OFT, le SCTR fait également partie du groupe de travail RER Fribourg avec possibilité de défendre ses intérêts.

Action "Anti-Smog"

L'action a été reconduite avec un nouveau concept simple intégrant les entreprises du secteur privé et combinable avec une solution car sharing.

Malgré une campagne de communication importante, l'action n'a pas atteint son objectif minimum. Elle ne sera donc plus reconduite à l'échelle du canton de Neuchâtel.

Rezonage"

Suite à la fusion des entreprises de transports TN et TRN, le SCTR souhaite simplifier la structure des titres en offrant une tarification exclusivement zonale en remplaçant le billet de parcours court par un billet 1 zone. Il souhaite également que les zones 10 et 20 soient en phase avec les espaces urbains du canton.

Onde Verte étudie avec ses partenaires des variantes de zonage optimum pour une mise à l'horaire couplée avec les modifications de l'horaire 2016 (Léman 2030).

1.6. Perspectives 2014

Négociation des indemnités

Il conviendra de continuer les négociations des offres 2014/2015 afin d'être au plus proche des recommandations de la Confédération.

Standards pour la desserte

Il conviendra de convenir des standards cantonaux pour les lignes de bus. Un nombre de paires-courses reconnues pour une demande donnée sera défini et servira de base pour le cofinancement cantonal.

Optimisation des lignes régionales

Les réflexions engagées devront être continuées afin d'assurer la pérennisation du financement de la Confédération.

Mise en œuvre de l'horaire 2016

Une des premières priorités du SCTR sera la mise en œuvre de l'horaire 2016. L'entreprise des CFF étant maître de l'ouvrage, la partie purement ferroviaire leur incombera. Néanmoins le SCTR conduira les mesures de compensation de la suppression de la halte de Montmollin et la refonte du réseau bus dans le Val-de-Ruz. Le SCTR accompagnera également le projet de prolongement du quai des Geneveys-sur-Coffrane. Des études ont d'ailleurs été préfinancées par le canton dans ce sens.

Projet de mobilité

Les phases I (évaluation de la demande à l'horizon 2030) et II (définition d'une offre à même de répondre au besoin) seront terminées d'ici avril 2014. Les infrastructures nécessaires pour la mise en œuvre de l'offre devront être alors relevées et leur coût estimé à +/- 50%. En fin d'année une première priorisation des mesures du projet de mobilité sera proposée.

Liaison La Chaux-de-Fonds – Morteau

Un travail soutenu dans le cadre du nouveau groupe de travail franco-suisse sous l'égide des États sera nécessaire pour faire émerger des solutions concernant la compatibilité des systèmes de sécurité à l'horizon 2017 (ETCS Level 1).

Des réflexions sur les possibilités d'augmentation de la capacité ferroviaire entre La Chaux-de-Fonds et Morteau sont en cours.

Promotion du FAIF

Le canton soutiendra activement le projet FAIF qui permettra à l'avenir d'assurer aussi bien le développement du réseau que l'entretien. Des groupes de coordination inter-cantonaux sous l'égide de la Confédération définiront le rôle et la position du canton dans le cadre de la planification ferroviaire. En effet le projet FAIF prévoit également de donner plus de responsabilités aux cantons et à l'OFT.