

## 1. OFFICE DES TRANSPORTS

### *Considérations générales*

Après une année 2005 marquée par de nombreux changements (conférences régionales des transports (CRT), nouveau financement cantonal des transports publics, horaire national Rail 2000 1<sup>ère</sup> étape, programme urgent d'économies, etc.), l'année 2006 a été placée sous le signe d'une certaine stabilisation dans ces différents domaines. Elle fut néanmoins animée par une défense constante contre les velléités fédérales de rationalisation et d'économie.

Après plus de 8 ans passés au poste de chef de l'office des transports, M. Nicolas Grandjean a souhaité donner une nouvelle orientation à sa carrière. Il a quitté ses fonctions au 31 octobre 2006. Son successeur, M. Pascal Vuilleumier, débutera son activité le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

### *Trafic longue distance (TLD)*

Au printemps 2006, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) ont présenté aux cantons les contours du projet ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte), qui remplace la deuxième étape de Rail 2000. Le projet ZEB ne devrait être doté que d'environ 5 milliards de francs d'ici à 2030. Le canton de Neuchâtel s'engage au sein des différentes conférences suisses et romandes pour obtenir une augmentation des moyens à disposition ainsi qu'un raccourcissement des délais.

ZEB prévoit très peu d'investissements en Suisse romande à l'exception du tronçon Genève – Lausanne. La cadence à la demi-heure des Intercity (IC) est prévue entre Bienne et Yverdon-les-Bains, mais un des deux trains doit ensuite desservir Lausanne et l'autre continuer directement sur Genève, ce qui n'améliore pas la situation de Neuchâtel. Entre l'été et l'automne 2006, l'office s'est donc engagé fortement au travers de diverses prises de position pour une cadence semi-horaire sur Lausanne, en plus d'un direct par heure sur Genève. En 2007, une consultation officielle des cantons aura lieu, en vue de l'adoption d'un message par le Conseil fédéral avant la fin de l'année.

### *Trafic régional voyageurs (TRV)*

Malgré les restrictions budgétaires fédérales et cantonales 2007, globalement les prestations du trafic régional ont pu être maintenues moyennant quelques adaptations d'horaire de l'ordre de la minute. Toutefois, la ligne de bus 5b Areuse – Cortaillod, de par sa faible fréquentation en rapport aux cadences offertes a fait l'objet d'une cure d'amaigrissement avec la suppression de 8 paires de courses en soirée.

L'introduction d'une prestation supplémentaire en 2006 entre Morteau et la Chaux-de-Fonds a rencontré le succès escompté avec une augmentation sensible du nombre d'abonnés français.

Dans le cadre de l'agglomération Morteau – Le Locle – La Chaux-de-Fonds, un groupe de travail s'est constitué et travaille activement dans le développement de l'offre en transport public, et recherche des solutions aux problèmes de circulation en ville du Locle.

En pleine période estivale 2006, le Conseil fédéral a proposé de réduire de 40 millions de francs sa contribution en faveur du trafic régional. Avec cette nouvelle mesure d'économie, le Conseil fédéral a ravivé un projet d'économie que le Parlement avait pourtant rejeté en juin 2005 déjà. Le DGT s'est fermement opposé à cette nouvelle réduction supplémentaire des contributions fédérales au trafic régional.

Un intense travail de sensibilisation, mené entre autres par la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), a permis de démontrer les conséquences négatives que de telles réductions pourraient avoir sur les prestations du TRV. Finalement, dans sa session d'hiver, le Parlement fédéral a désavoué le Conseil fédéral en rejetant cette nouvelle mesure d'économie.

## **Trafic urbain**

Pour le changement d'horaire de décembre 2006, le trafic urbain de l'agglomération du littoral a subi quelques adaptations de fréquences. Sur la ligne 1 (Cormondrèche – Place Pury – Marin), la cadence est passée aux 8 minutes au lieu de 6 précédemment. Aux heures creuses soit de 12h30 à 16h00, la cadence de la ligne 7 (Place Pury – Hauterive – Marin) est passée aux 10 minutes au lieu de 7,5 minutes. Les cadences des autres ligne du trafic urbain n'ont subi que quelques adaptations mineures. En soirée, le passage à la cadence aux 30 minutes a dû être avancé à 20h45 au lieu de 22h15.

La nouvelle ligne 11 Place Pury – centre commercial la Maladière – Piscines a vu le jour en parallèle à l'ouverture du Centre commercial de la Maladière et compense d'une certaine manière la réduction de prestations sur la ligne 1.

Le délai de 3 ans d'essai selon la loi cantonale sur les transports publics étant passé, le canton, au même titre que les lignes urbaines, a repris à sa charge l'exploitation du Funambule. Dorénavant, les coûts d'exploitation de cette ligne sont intégrés au système du "pot commun".

A la suite de la forte densité de la circulation au Locle et au nombre croissant d'arrêts en ville, les horaires de l'urbain sont passés de la cadence aux 15 minutes à 20 minutes. Ce changement va dans le sens d'une amélioration de la qualité du confort, de la fiabilité des horaires et est ressenti globalement positivement par la clientèle.

## **Infrastructures**

### **9<sup>ème</sup> crédit cadre**

Le 25 septembre, le Parlement fédéral a approuvé le 9<sup>ème</sup> crédit-cadre concernant les contributions d'investissement allouées aux chemins de fer privés pour les années 2007 à 2010. Ce nouveau crédit porte sur une enveloppe financière de 800 millions de francs et servira essentiellement au maintien de la substance de l'infrastructure ferroviaire, alors que les gros investissements d'extension sont garantis par des financements spéciaux. Les fonds fédéraux provenant du 9<sup>ème</sup> crédit-cadre ne peuvent être disponibles que si les cantons concernés s'acquittent aussi de leur part.

En approuvant le 9<sup>ème</sup> crédit-cadre, le Parlement a également admis de nouveaux principes de financement de l'infrastructure ferroviaire. Dorénavant, le secteur de l'infrastructure (indemnité et investissements) est considéré comme un tout. Le financement de l'infrastructure ne se basera plus uniquement sur le compte de résultat planifié, mais tiendra également compte de la planification des investissements. En d'autres termes, les prêts ne seront plus alloués en fonction des objets mais sur la base d'un programme d'investissements pluriannuel.

Ce nouveau mode de financement ne remet pas en cause les anciennes conventions d'investissement qui portent sur des objets en cours de réalisation comme le doublement de voie entre Berne et Neuchâtel. Les cantons sont donc libres de continuer d'allouer les prêts en fonction d'objets mais peuvent passer au financement de programmes s'ils le désirent.

En 2007 et pour ce qui concerne les lignes desservant le canton de Neuchâtel, aucun nouveau projet ne sera financé par le biais du 9<sup>ème</sup> crédit-cadre. Il n'est toutefois pas exclu que le canton se dote d'un mode de financement de l'infrastructure s'inspirant du modèle fédéral.

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

Les travaux des 2 projets de doublement de voie Bümpliz Nord – Niederbottigen / Anet – Pont-de-Thielle ont débuté et respectent le calendrier pour une inauguration en décembre 2008.

### **Halte du Crêt-du-Locle**

Le 1<sup>er</sup> novembre 2006, le Grand Conseil acceptait un crédit de 1,030 millions de francs pour couvrir la part du canton à la réalisation du nouvelle halte au Crêt-du-Locle. L'office des transports s'est

notamment occupé de la négociation avec les divers partenaires intéressés par la réalisation de ce projet. Ainsi, la ville de La Chaux-de-Fonds et l'entreprise Cartier ont accepté de contribuer financièrement à la halte. D'autres entreprises du secteur seront également approchées en 2007 avec le même objectif. Le délai de réalisation à mi-2007 est confirmé par les CFF.

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

En 2006, les CRT, encore toutes jeunes, ont déjà atteint leur rythme de croisière. Elles sont maintenant reconnues et appréciées par les communes comme les lieux privilégiés d'échange d'informations et de coordination entre elles et le canton. Les différentes CRT ont formulé au cours de l'année 2006 des propositions d'adaptation des prestations du trafic régional et fixé des priorités. Ce travail est extrêmement précieux pour l'office en vue de la planification des horaires 2008 avec les entreprises de transport.

### ***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)***

Les travaux sur l'observatoire du trafic transfrontalier ont été suspendus en raison du congé momentané de la responsable du projet pour la Région de Franche-Comté. Outre le suivi de l'action des Etats suisse et français dans le dossier du TGV Neuchâtel — Paris, le groupe de travail "transports" de la CTJ s'est concentré, pour ce qui concerne le canton de Neuchâtel, sur l'avenir de la ligne Besançon – La Chaux-de-Fonds (amélioration des correspondances à La Chaux-de-Fonds, éventuellement électrification du tronçon Morteau – Le Col-des-Roches), qui connaît un succès très réjouissant en termes de fréquentation. La préparation d'un projet de liaison interrégionale Neuchâtel - Besançon par des trains bi-courant s'est poursuivie.

### ***OuestRail***

En 2006, OuestRail a traité notamment des projets de CFF Cargo dans le domaine du trafic marchandises intérieur. CFF Cargo prévoyait la suppression de très nombreux points de desserte, dont plusieurs dans le canton de Neuchâtel. Sous la pression des associations comme OuestRail et des cantons, ce projet a été annulé et remplacé par une stratégie de desserte "à la demande" des points de chargement les moins sollicités. Le dossier ZEB a également occupé l'association, qui en a fait le sujet d'un "déjeuner parlementaire" qui a réuni plus de 30 députés romands en décembre à Berne.

Le désormais traditionnel séminaire d'automne s'est déroulé en novembre à Yverdon-les-Bains sur le thème de la concurrence entre le rail et les compagnies aériennes low-cost.

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

L'an passé, la CTSO, présidée par le conseiller d'Etat vaudois François Marthaler, est restée très active et engagée. Elle a notamment coordonné les actions des cantons romands dans le dossier ZEB, d'une grande importance pour le développement des chemins de fer en Suisse occidentale. Elle est également intervenue dans le cadre de la Conférence suisse des directeurs des transports publics afin de combattre le projet de la Confédération d'amputer de 30 millions de francs le budget 2007 des indemnités au trafic régional.

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

Depuis l'acceptation par l'assemblée fédérale d'un crédit de 1,1 milliard de francs pour l'amélioration des liaisons TGV avec la France notamment, l'activité de l'office dans ce dossier

s'est considérablement réduite, pour se limiter à un échange régulier d'informations avec l'office fédéral des transports quant à l'avancement des travaux, respectivement les reports des délais de mise en service. De fait, le tronçon Dole – Frasné (amélioration de la puissance électrique) ne sera finalement terminé qu'à fin 2008, suite à des tergiversations quant aux modalités du soutien financier de l'Etat français. La CTJ joue toujours un rôle important de plate-forme d'échange d'informations entre les collectivités suisses et françaises et les opérateurs que sont SNCF et CFF.

Le prolongement de la ligne TGV Paris - Berne vers Interlaken est toujours souhaité par Neuchâtel. Malheureusement, les CFF n'entrent pas en matière en raison semble-t-il de problèmes de capacité entre Berne et Thoune.

### ***Réforme des chemins de fer 2<sup>ème</sup> étape***

Le dossier a été renvoyé au Conseil Fédéral et l'année 2006 n'a pas apporté de nouveautés à ce sujet. Pour mémoire, ce chapitre mérite néanmoins d'être maintenu. Rappelons que son enjeu principal est le sort des lignes régionales de chemin de fer, dont la Confédération envisageait de laisser intégralement le financement aux cantons.

### ***Financement du trafic d'agglomération***

Le parlement fédéral a adopté en novembre 2006 la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFI<sub>fr</sub>), qui prévoit l'investissement d'environ 20 milliards de francs entre 2008 et 2027 pour l'achèvement du réseau des routes nationales et l'élimination de ses goulets d'étranglement (14 milliards), ainsi que pour des mesures liées au trafic dans les agglomérations (6 milliards). De ce dernier montant, 2,5 milliards sont attribués à des projets dits urgents, prêts à être réalisés dès 2008. Les 3,5 milliards restants serviront à soutenir d'autres projets d'infrastructure à partir de 2011.

### ***TransRUN et RUN***

L'objectif du Conseil d'Etat est d'inscrire le projet TransRUN dans le cadre des mesures qui bénéficieront d'une participation fédérale de l'ordre de 40 à 50% sur les 3,5 milliards de francs restant à attribuer (voir ci-dessus). La sélection des projets au plan national s'effectuera selon des critères d'efficacité (rapport entre l'utilité d'un projet et son coût). Durant l'année 2006, l'office a collaboré avec le service de l'aménagement du territoire sur une étude "urbanisation et transports" dans le but de mettre en évidence les impacts sur le développement de l'urbanisation de différents scénarios de développement des infrastructures de transport.

Les processus d'établissement de contrats RUN se sont poursuivis avec la participation active de l'office des transports, notamment dans l'Entre-deux-Lacs. Sur le littoral neuchâtelois, l'office a piloté pour le compte du RUN l'étude d'un schéma de développement des transports publics, qui a été très utile pour l'établissement du contrat RUN avec la communauté urbaine du Littoral, mais également pour structurer les débats au sein de la CRT et définir les mesures à tenter de mettre en place dès 2008 pour combler les lacunes du réseau.

### ***Plan directeur des transports***

Début 2006, l'office a mandaté le bureau de planificateurs Ribi SA pour la réalisation du plan directeur cantonal des transports (tous modes), conformément à la volonté affichée par le Grand Conseil lors de l'adoption de la conception directrice des transports collectifs en l'an 2000. En mai, le Conseil des transports s'est vu soumettre le rapport de première phase (conception directrice tous modes), qui a été finalisé en août. Les mandataires ont travaillé dans la deuxième partie de l'année sur la seconde phase (programme de mesures). Une consultation est prévue pour le printemps 2007.

### ***Filtres à particules***

Désireux de mettre en place une politique de protection de l'environnement ayant des effets à long terme, le Conseil d'Etat a décidé, avec l'appui de la Confédération et sur la base des propositions reçues par les entreprises de transport concernées, d'équiper une partie importante du parc automobile de filtres à particules. Ainsi, dès 2007, 47 véhicules desservant le canton seront équipés d'un filtre à particules.

### ***Onde Verte***

#### ***Nouvelles nominations***

Lors de sa séance du 7 mars 2006, le Comité de coordination d'Onde Verte a désigné pour la période 2006-2008 et à l'unanimité M. Blaser et M. Erard, respectivement président et vice-président d'Onde Verte.

#### ***Statistiques***

Sur les douze mois de l'année 2006, les produits cumulés s'élèvent à 14.912.210 francs, en progression de 794.080 francs par rapport à 2005 (+5,62%). Cette progression réjouissante s'explique essentiellement par la hausse tarifaire de l'ordre de 5% à 7% décidée en 2005 pour compenser la réduction de 550.000 francs de la subvention octroyée à la communauté tarifaire Onde Verte. Durant cette même période, le nombre de mois abonnements vendu a par contre diminué de 3.423 unités.

Produits cumulés	2005	2006	Différence	Différence %
CHF	14.118.130	14.912.210	794.080	+5.62%
Mois abonnements	2005	2006	Différence	Différence %
Unités	289.045	285.622	3.423	-1.19%

#### ***Communauté tarifaire intégrale (CTI)***

Suite à la position adoptée par les TN sur le projet de CTI, le canton et les autres entreprises partenaires de l'Onde Verte ont réaffirmé leur volonté de chercher à aplanir les points qui font encore problèmes. A cet effet, le canton et les TN sont convenus de conduire des discussions bilatérales visant à aborder les réticences des TN et, le cas échéant, de trouver des réponses satisfaisantes aux réserves de l'entreprise. Le comité de l'Onde Verte a approuvé cette démarche avec l'intention de reprendre les réflexions en son sein une fois les discussions bilatérales canton – TN achevées.

Le résultat des réflexions ont fait l'objet d'un rapport. L'objectif d'introduire une CTI pour l'année d'horaire 2009 est maintenu.

#### ***Tarifification***

Aucune adaptation tarifaire n'a été décidée en 2006.

#### ***Indemnités aux entreprises de transport et à l'Onde Verte***

##### ***Préparation offre 2007***

Si le budget 2006 a été particulièrement difficile à établir, des efforts supplémentaires ont dû être consentis pour l'année d'horaire 2007.

Au plan fédéral, le PAB 04 a eu pour effet une réduction supplémentaire des contributions fédérales au trafic régional de 10 millions de francs pour l'année d'horaire 2007. Ceci s'est traduit par une diminution de la quote-part cantonale 2007. Au vu de la situation financière du canton, il a été décidé de ne pas dépasser ce plafond tout en profitant au maximum de l'effet de levier de la contribution fédérale au TRV.

A cela s'ajoute le fait que la réduction d'un montant de 550.000 francs de la subvention à la communauté tarifaire cantonale Onde Verte pour atteindre l'objectif budgétaire 2006 fixé dans le domaine des transports publics n'a pas été reconduite et a également dû être compensée.

Au final, les mesures d'économies pour l'année d'horaire 2007 touchent d'avantage le trafic urbain (-3,3%) que le trafic régional (-1%).

Lors de la procédure budgétaire 2007, il a également été tenu compte des coûts liés à l'introduction de filtres à particules sur les véhicules les plus récents ainsi que la reprise des activités du Fun'ambule par les TN et le retour de la subvention de base à l'Onde Verte. Le budget 2007 prend également en compte l'indemnisation de la nouvelle ligne de transports publics entre la place Pury et les piscines du Nid-du-Crô (ligne 11). A noter que cette indemnité est accordée pour une période d'essai de trois ans au plus.

### **Trafic régional et local**

La part fédérale de l'indemnité concernant le trafic régional pour l'année 2006 demeure à 73%, respectivement 27% pour la part cantonale selon l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR).

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

### **Onde verte**

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

**Indemnité cantonale concernant le trafic régional voyageurs et le trafic local ainsi que la subvention à la communauté tarifaire Onde Verte selon LCF révisée du 24 mars 1995 et LTP du 1<sup>er</sup> octobre 1996:**

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantonales	4.324.750.–
Car Postal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantonales	976.134.–
Car Postal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantonales	116.142.–
BLS	Ligne intercantonale	929.425.–
CJ	Ligne intercantonale	368.867.–
LNМ	Lignes intercantonales	324.778.–
TRN	Lignes train et bus neuchâteloises	3.690.657.–
TRN	Lignes urbaines	7.709.000.–
TN	Ligne bus neuchâteloise	1.391.378.–
TN	Lignes urbaines	14.729.948.–
TPF	Ligne intercantonale	154.121.–
NLB		76.800.–
Divers (Noctambus, manifestations, etc.)		17.383.–
<b>Total</b>		<b>34.809.383.–</b>

<b>A la charge des communes</b>	
50% de 34.809.383 francs	17.404.691.–
50% de 2.840.900 francs (déficit de l'Onde verte)	1.145.450.–
<b>Total</b>	<b>18.550.141.–</b>

### **Crédits supplémentaires**

Pour ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, trois demandes de crédits supplémentaires ont été accordées pour la rubrique 4011.31800 "Mandats, expertises et études", ce qui représente un total de 103.000 francs. Deux autres crédits supplémentaires ont été accordés respectivement pour la participation aux coûts de l'aménagement du passage inférieur de la gare des Hauts-Geneveys (50.000 francs sous la rubrique 4011.319800 "Autres frais divers") et pour l'indemnisation des coûts non couverts de l'exploitation de la ligne 11 (30.000 francs sous la rubrique 4011.364800 "Subsides divers sociétés économie mixte").

Ces montants ont été partiellement compensés par une diminution des dépenses au niveau des comptes 4011.319800 "Autres frais divers" et 4011.317000 "Déplacements".

### **Crédits d'investissements**

L'OFT a fait parvenir durant l'exercice 2006, sur la base des dispositions de l'article 56 LCF et des conventions établies, des demandes de paiements en faveur des compagnies suivantes:

<b>Décret du 29 septembre 2005</b>		
19.12.2005	22 <sup>ème</sup> convention BLS	586.000.–
21.12.2006	22 <sup>ème</sup> convention BLS	571.000.–
21.12.2006	22 <sup>ème</sup> convention BLS	2.200.000.–
<b>Total</b>		<b>3.357.000.–</b>

Les dépenses liées à la réfection de la voie du Littorail entre la Brena et les Bas-des-Allées ont fait l'objet d'un crédit spécial.

<b>Arrêté du 23 août 2006</b>		
01.11.2006	TN Bas des Allées	195.300.–
<b>Total</b>		<b>195.300.–</b>

### **ARESA**

Le Conseil d'Etat a décidé en octobre que le suivi des activités de la société de l'Aéroport régional des Eplatures SA (ARESA) incomberait désormais au Département de l'économie et non plus au Département de la gestion du territoire par l'intermédiaire de l'office. Ceci inclut notamment la représentation de l'Etat au Conseil d'administration et la gestion du financement cantonal de l'aéroport.

### **Divers**

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

- conclusion puis mise en œuvre des mandats de prestations en TRV avec les entreprises de transport et la Confédération pour la période horaire 2007;
- conduite de négociations sur l'offre TRV 2007 avec les entreprises partenaires;
- conduite de négociations sur l'offre urbaine 2007 avec les entreprises partenaires;
- préparation et envoi des appels d'offres 2008;
- 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;
- calcul et facturation de la part des communes à l'indemnité 2006;
- représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TN, TRN, LNM et ARESA.