

1. SERVICE DES TRANSPORTS

1.1. Missions

Le service 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.

Le service des transports 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^{er} janvier 1997.

Prestations

- 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;
- préparation des bases décisionnelles pour le Conseil d'Etat et le Grand Conseil en matière de politique des transports;
- négociation et versement des indemnités compensatoires;
- facturation aux communes de leur part liée aux coûts des transports publics;
- conduite de la procédure de subventionnement des travaux de modernisation effectués par les propriétaires d'infrastructures de transport public;
- établissement des autorisations cantonales nécessaires pour les transports d'écoliers ou de groupes à titre privé;
- participation à la gestion de la communauté tarifaire Onde Verte;
- représentation du canton dans les commissions ou groupes de travail intercantonaux ou fédéraux traitant de sujets liés à la politique des transports;
- représentation du canton au sein du Conseil d'administration de diverses entreprises de transport.

1.2. Objectifs annuels

Projets	Objectifs 2011			
		Pas réalisé	Partiellement	Réalisé
				x
			x	
		x		
TransRUN	# Mandat de prestation signé. Négociations du financement de la part CFF et CH terminées.		x	
Financement TP	# Nouveau mode de financement pour l'offre TP afin d'assurer les besoins selon planification roulante SCTR . # Une structure de réflexion pour un nouveau mode de financement des TP est mise en place. # Le fonctionnement par crédit cadre est proposé dans un rapport et le CE prend une décision.		x	
Transfrontalier	# Un rapport sur l'électrification "Morteau" est réalisé et le coût estimé.	x		
Fusion TN-	# Rapport au GC, mise en place cadre pour fusion au 1/1/12.		x	
Mobilité multimodale	# Identification des processus transversaux, proposition de gouvernance en fonction des besoins.			x

Commentaires en lien avec les objectifs:

TransRUN

Afin d'assurer une gouvernance transparente et efficace, un mandat de prestations a été signé entre le Conseil d'Etat et la société TransRUN SA. Ce contrat définit les prestations et les résultats demandés par l'Etat, précise le montant, les modalités et l'affectation de la subvention de l'Etat, et fixe les conditions pour l'octroi d'autres mandats à TransRUN SA. S'agissant de la convention tripartite avec les CFF et la Confédération, elle a été négociée en 2011. Sa signature interviendra début 2012, car quelques détails n'étaient pas réglés fin 2011. Au vu de la situation, cet objectif peut être considéré comme atteint.

Financement des transports publics

Des réflexions, en parallèle avec celles de la Confédération, ont été menées dans le but de trouver de nouvelles sources de financement. Des idées ont été retenues et pourront être utiles pour la suite des travaux. Notons qu'en raison de la charge de travail occasionnée par le projet RER, cette partie de projet sur le financement est retardée. Le poste d'économiste n'ayant été repourvu immédiatement, le projet pour le financement par crédit cadre a également pris du retard.

Transfrontalier

Un mandat a été donné à un bureau d'ingénieur pour élaborer un rapport technique et complet sur la ligne des horlogers. Le service a terminé sa part de travail, c'est la Région Franche-Comté qui pilote le mandat.

Fusion TN-TRN

Un premier projet de fusion, nommé projet Chasseron, a été soumis aux deux conseils d'administration des entreprises de transport TN et TRN. Ce modèle prévoyait la fusion des entreprises pour le 1er janvier 2012. Soumis aux deux conseils d'administration à l'automne 2011, le projet Chasseron n'a pas obtenu leur adhésion, malgré le soutien politique du Conseil d'Etat et l'expertise de spécialistes du domaine (internes et externes à l'administration). Le processus de fusion a ainsi été retardé et il a repris fin 2012. Il est à noter que techniquement, la fusion est toujours possible avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2012.

Mobilité multimodale

Suite à l'identification des besoins dans le domaine de la mobilité multimodale, il a été décidé de reprendre ce projet ultérieurement en raison des autres priorités. Les réflexions devraient reprendre début 2013. D'ici là, quelques mesures adaptées ont été prises.

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

Un nouveau poste de collaborateur scientifique, à temps partiel, a été créé. Ce poste doit permettre d'améliorer l'interface entre les niveaux techniques et politiques; notamment en élaborant les rapports destinés aux organes politiques. Il est occupé depuis avril 2011 par une économiste.

Un changement est survenu au niveau du responsable financier du service suite au départ du titulaire qui a rejoint l'Office fédéral des transports (OFT). Le poste a été repourvu par un économiste spécialisé dans le domaine des transports qui a effectué un stage à l'OFT.

1.4. Événements principaux

Mise en service de la ligne des Conrardes

Le projet de la nouvelle ligne des Conrardes (Boudry) a été porté par la COMUL (Communauté urbaine du Littoral) et l'Etat. Cette desserte permet de connecter au réseau des transports publics le nouveau quartier en développement du plateau de la gare. Un essai d'une durée de trois ans sera réalisé et, si les objectifs de fréquentation sont atteints, cette nouvelle ligne sera intégrée avec pérennité dans le système de transports publics du canton. (Voir en détails sous le chapitre "Activités / Réalisations")

TransRUN – RER

La phase d'études d'avant-projet s'est terminée en fin d'année. Le service des transports a assuré le suivi de toutes les études concernant l'exploitation du futur RER. Ces travaux ont permis de rédiger le contenu du rapport "Agglomération et RER neuchâtelois" destiné au Grand Conseil. (Voir en détails sous le chapitre "Activités / Réalisations")

Consultation fédérale FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire)

Le Conseil fédéral va présenter au parlement un contre-projet à l'initiative de l'ATE concernant le financement de l'infrastructure ferroviaire. Les implications financières sont importantes et une augmentation de charges pour les cantons est prévue. Dans le cadre de la consultation, le service des transports a préparé la prise de position du canton. (Voir en détails sous le chapitre "Activités / Réalisations")

Projet de modification de la loi cantonale sur les transports (LTP, RSN 765.1)

En raison de l'augmentation des charges au niveau de la production des prestations et des projections constatées au moyen de la planification roulante, une modification de la LTP a été envisagée et présentée à la commission parlementaire chargée de l'examen préalable du rapport. Cette modification proposait de revenir au système de répartition des charges entre Etat et communes qui prévalait avant la modification induite par l'introduction de la RPT, le 1^{er} janvier 2008. Concrètement, revenir à l'ancien système de répartition, engendrait une charge supplémentaire pour les communes de 3,9 millions de francs. Suite aux discussions et la recommandation de non entrée en matière de la commission parlementaire, le Conseil d'Etat a décidé de retirer le rapport. Le Grand Conseil, lors de la session destinée au budget 2010, a alloué au service des transports une réserve de 4,3 millions de francs permettant de commander l'offre de transports publics sans rédu-

tion des prestations pour 2012. Une recommandation du Grand Conseil visant à assurer que l'offre pour 2012 et 2013 soit commandée sans restriction a été adressée au Conseil d'Etat.

1.5. Activités / Réalisations

Résultats 2011

Trafic régional et infrastructure

Depuis l'entrée en vigueur de la RPT, en 2008, la part fédérale de l'indemnité concernant le trafic régional voyageur (TRV) est de 50%. Ce taux de subventionnement est fixé par 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 (IS). Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité pour le trafic régional et l'infrastructure se monte à 24.426.518 francs.

Selon l'art. 29 de la LTP, l'Etat prend en charge 46% de la part cantonale aux indemnités, à savoir 11.236.198 francs. Le solde de 13.190.320 francs étant supporté à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la LTP (c'est le système dit du "pot commun").

Trafic local

L'indemnité concernant le trafic urbain (TU) et le trafic régional voyageurs non reconnu par la Confédération, à savoir 27.082.388 francs est supportée à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes par le biais du "pot commun".

Trafic touristique

En vertu de l'art. 49 de la LTP, le trafic touristique sur les lacs de Neuchâtel et Morat ainsi que sur le lac des Brenets est subventionné par les collectivités publiques. Pour l'année 2011, les indemnités s'élèvent à 427.883 francs. Ce montant est à répartir paritairement entre l'Etat et les communes.

Régio-Express de substitution au TGV

Suite à la décision de la société Lyria — qui exploite les TGV entre la Suisse et Paris — de supprimer une paire de TGV entre Paris et Berne, les cantons de Berne et de Neuchâtel, ainsi que la Région de Franche-Comté ont mis sur pied avec les CFF et la SNCF une offre de substitution. Cette offre compte un Régio-Express Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasnay; elle permet de maintenir deux liaisons journalières Berne – Paris et d'en rajouter une troisième entre Neuchâtel et Paris. La relation est opérée par CFF, trafic régional. L'indemnité 2011 s'élève à 364.250 francs.

Commandes de renforts en cours d'année

Les renforts en cours d'année — mentionnés dans les événements spéciaux ayant eu lieu en 2011 — ont engendré des coûts subséquents pour un montant total de 212.776 francs et concernent les prestations des entreprises CFF, TRN et CarPostal. L'ajout d'un module supplémentaire entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, de mi-août à mi-décembre 2011, a impliqué 152.151 francs de charges. Le solde des commandes de renforts est expliqué par les coûts sur la ligne G TRN et de ligne CarPostal 21.080. Ces prestations complémentaires seront intégrées dans l'offre voyageur de base 2012.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Depuis 2009, la communauté tarifaire Onde Verte ne reçoit plus de subvention directe et les pertes de recettes liées à la généralisation de la tarification Onde Verte sont directement intégrées dans les offres de transport TRV et TU (indemnités supplémentaires). Seule une convention a été signée pour les prestations non indemnisées, à savoir le trafic grandes lignes, afin de couvrir les

pertes de recettes enregistrées sur ce trafic. Un montant de 33.982 francs a été versé à cet effet en 2011 et est compris dans le trafic urbain.

Projet Chasseron

En fusionnant les entreprises TN et TRN, les autorités politiques neuchâteloises souhaitent assurer la compétitivité de ces entreprises et offrir un niveau de prestations plus élevé tout en garantissant des indemnités moindres. Afin d'assurer la reprise du processus de fusion des entreprises TN et TRN et d'évaluer les futurs membres du Conseil d'administration de l'entité fusionnée, un comité stratégique a été créé. Les coûts de 223.000 francs couvrent les honoraires du président de ce groupe de pilotage et les travaux d'étude de faisabilité.

Trafic marchandises voie étroite

L'activité de transport marchandises sur voie étroite entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier est d'importance régionale et permet le transport des déchets ménagers de l'Arc jurassien vers le centre d'incinération de La Chaux-de-Fonds par le rail. Dès 2011, les parties concernées ont signé une convention pour assurer le financement de ces prestations. Conformément à l'Ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire de marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMa), une offre a été soumise et l'entreprise est indemnisée sur la base des coûts non couverts planifiés uniquement pour les prestations effectivement fournies (plafond des indemnités conventionné). Pour l'année 2011, les charges pour le canton de Neuchâtel liées à ces prestations s'élèvent à 3913 francs.

Part communale 2011 au pot commun

TRV et IS	Part cantonale (y compris RPT)	24.426.518
RPT	= 46% x 24.426.518 = 11.236.198	-11.236.198
TRV et IS	Hors RPT	13.190.320
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	27.082.388
NLB et LNM	Ligne touristique	427.883
Substitution TGV	Part neuchâteloise	364.250
Renforts	CFF NE – LOC, TRN ligne G, CP Le Locle – NE	212.776
Projet Chasseron	Fusion TN-TRN	223.000
M	Trafic marchandises Glovelier – La Chaux-de-Fonds	3.913
Total "pot commun"		41.500.617
50% à la charge des communes		20.750.308

Détail des indemnités par entreprise de transports

Près de la moitié des indemnités versées en 2011 (50,1%) 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 47,5%. Les indemnités pour le transport urbain restent à un niveau stable par rapport à 2010 et les indemnités pour le transport voyageur (TRV + IS) reculent légèrement (1,13%) malgré l'introduction de nouvelles rames Domino sur les lignes CFF. Des mesures particulières d'économie ont été demandées aux entreprises.

CFF (Chemins de fer fédéraux)	Lignes neuchâteloises et intercantonales (TRV), y compris renforts	9.085.705
CFF	Contribution d'investissement (halte du Crêt-du-Locele)	22.461
CFF/SNCF (Société nationale de chemins de fer français)	Régio-Express de substitution TGV	364.250
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantonales (TRV)	1.828.853
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantonales (TRV)	245.091

BLS (Bern-Lötschberg-Simplon)	Ligne intercantonale (TRV)	1.192.736
BLS	Tronçon intercantonal (TRV IS)	949.185
CJ (Chemins de fer du Jura)	Ligne intercantonale (TRV), y compris indemnisation du trafic marchandise sur voie étroite (M)	384.859
CJ	Tronçon intercantonal (TRV IS)	328.926
LNM (Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat)	Ligne intercantonale (TRV)	104.850
LNM	Lignes touristiques	347.883
TRN (<u>Transports régionaux neuchâtelois</u>)	Lignes neuchâteloises (TRV)	6.280.000
TRN	Tronçons neuchâtelois (TRV IS)	1.549.000
TRN	Lignes neuchâteloises (TU), y compris renforts ligne 11	9.379.560
TN (Transports publics du Littoral neuchâtelois)	Lignes neuchâteloises (TRV)	2.874.895
TN	Tronçon neuchâtelois (TRV IS)	208.596
TN	Lignes neuchâteloises (TU), y compris solde communication Onde Verte	17.081.685
TPF (Transports publics firbourgeois)	Ligne intercantonale (TRV)	205.279
NLB (<u>Navigation sur le lac des Brenets</u>)	Ligne touristique	80.000
TN et TRN	Projet Chasseron	223.000
Total y compris RPT		52.736.815
RPT		-11.236.198
Total "pot commun"		41.500.617
50% à la charge des communes		20.750.308

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 versé aux CFF en 2011 une indemnité d'exploitation de 22.461 francs.

Le montant de l'indemnisation de la LNM au titre du TRV est défini dans une feuille de route. La Confédération se désengage progressivement de l'indemnisation de cette ligne. Simultanément, 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.

Lignes à l'essai et associations

TN	Ligne 10 à l'essai	624.070
LNM	Participation pour période transitoire	72.000
CarPostal	Ligne à l'essai Marin – Le Landeron	81.480

CarPostal	Ligne de Biaufond	13.667
TRN	Ligne à l'essai Néode	146.650
TRN	Association Snowbus	4.000
Divers destinataires	Association Noctambus	14.255
Divers destinataires	Association Noctamrun	10.465
Divers destinataires	Neuchâtel roule, fête des Vendanges et autres mesures d'encouragement	6.200
Total		972.798

Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaire 2011 s'est terminée le 10 décembre 2011, il s'agit de prendre en compte les 21 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2011. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2011 sont les suivants:

364 400 "Entreprises de transports"	52.736.815
Indemnités comptabilisées en 2010	-2.838.400
Indemnités à payer (5,75% du budget 2012)	3.132.100
364 400 "Entreprises de transports" y compris délimitation	53.030.515

364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	972.798
Indemnités comptabilisées en 2010	-54.800
Indemnités à payer (5,75% du budget 2012)	69.800
364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	987.798

462 300 "Part communale entreprises de transports"	20.750.308
Part communale comptabilisée en 2010	-1.115.500
Part communale à recevoir (5,75% du budget 2012)	1.237.600
462 300 "Part communale entreprises de transports" y compris délimitation	20.872.408

Crédits supplémentaires de fonctionnement

Compte	Montant	Justification
301 000	52.000	Renforcement de l'effectif. Un poste de collaborateur-trice scientifique à hauteur de 0,5 EPT (équivalent à plein temps) a été créé pour traiter le nombre croissant de dossiers à traiter dans le domaine des transports publics. Le financement de ce poste a été compensé par le non-renouvellement d'un poste de collaboratrice administrative au service des ponts et chaussées.
319 800	6.500	Nouvelles dépenses pour des cotisations à des associations et frais de formation.
319 800	1.900	Frais de certification et de formation pour un collaborateur ainsi que coûts du stage du nouvel économiste.

Crédits supplémentaires d'investissements

N° d'ordre	Montant	Justification
3 000 361	662.300	Anticipation des dépenses d'infrastructure ferroviaire 2012 en 2011. Les montants des prêts accordés aux entreprises BLS et TN pour 2012 (convention signée pour

		les années 2011-2012) se montent à respectivement 499.956 francs et 162.390 francs. Pour diminuer d'autant la tranche de crédit 2012, ce financement a été anticipé dans le respect des conventions signées.
3 000 387	55.400	Report d'études pour la création de la Halte Fiaz à La Chaux-de-Fonds de 2010 à 2011. Le calendrier initial n'a pas pu être tenu et la compensation a été effectuée sur le crédit de construction de cette halte.

Etudes (509 000)

TransRUN, études d'avant-projet du 1.09.2009 (N° d'ordre 1 000 803)	
Versement subvention société TransRUN	1.500.000
Versement subvention société TransRUN	1.544.700
Total 2011	3.044.700

Création de la halte de Fiaz à La Chaux-de-Fonds (N° d'ordre 3 000 387)	
SD ingénierie, 1ère étape des études	8.342,10
CFF, étude construction état fin juin 2011	34.646,20
CFF, étude construction, solde au 30.9.2011	18.168,75
Total 2011	61.157,05

Investissements propres équipements informatiques et logiciels (506 200)

Microrecensement 2011 (N° d'ordre 1 000 869)	
TRN, données de comptage	24.000,00
Trafit, projet INdoNE	23.328,10
Total 2011	47.328,10

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

Les versements ne s'effectuent plus par des appels de fonds comme par le passé, mais sur la base de versements automatiques (quatre par année) conventionnés avec les entreprises pour la période 2011-2012. Selon l'art. 56 de la Loi sur les chemins de fer (LCdF), les aides financières suivantes ont été versées durant l'exercice 2011:

9^{ème} crédit-cadre du 3.10.2007 (N° d'ordre 3 000 361)	
TN, prêts d'investissement 2011	675.065
TRN, prêts d'investissement 2011	1.010.715
CJ, prêts d'investissement 2011	496.408
BLS, prêts d'investissement 2011	300.120
TN, prêts d'investissement 2012 anticipés	162.390
BLS, prêts d'investissement 2012 anticipé	499.956
BLS, contribution Lhand* Nina et Jumbo	3.733
TRN, contribution Lhand* quai de La Chaux-de-Fonds	47.500
CJ, contribution Lhand* quai de La Chaux-de-Fonds	7.078
Total 2011	3.202.965

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

Collaboration extracantonale

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

Conférence transjurassienne (CTJ)

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

- Le schéma des mobilités de l'Arc jurassien est terminé. Les projets transfrontaliers ont été largement intégrés dans cette planification, notamment les deux axes comprenant les Verrières et le Col-des-Roches. Cette vision globale, non contraignante, permettra aux collectivités de pouvoir fixer des priorités pour réaliser en commun les projets de transports collectifs.
- LA CTJ sert de plateforme pour la gestion des projets interreg. Les appareils "Signum" qui équipent les 4 trains transfrontaliers pour les rendre compatibles avec le système de signalisation suisse ont été soutenus par le projet interreg qui a versé une somme de 551.347 euros (sur un total de 1.105.000 euros).
- Poursuite des travaux de la plateforme 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.
- Poursuite des échanges transfrontaliers dans le domaine des liaisons TGV. L'objectif étant de pérenniser la 3^e porte d'entrée en Suisse qui est celle de l'Arc jurassien via Frasné.

OuestRail

En 2011, dans le prolongement des travaux des années précédentes, les activités d'OuestRail ont été très concentrées le projet du Conseil fédéral FAIF et OwestRail s'est largement impliqué pour influencer celui-ci. Owestrail a proposé de nouvelles possibilités de financement et des priorités pour la réalisation des projets. Le président d'OuestRail est également le nouveau président de la commission des transports du Conseil aux Etats de la législature 2011-2015.

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)

En 2011, la CTSO a poursuivi ses travaux de lobbying sous la présidence du chef du département de la gestion du territoire. Les travaux ont été de même nature que ceux d'OuestRail. Une attention particulière a été portée au projet FAIF afin de défendre les projets de Suisse occidentale, mais également de proposer une vision pour un développement structuré au niveau national afin de permettre un développement en adéquation avec les besoins en mobilité aux horizons futurs. La CTSO est favorable à la proposition du Conseil fédéral d'augmenter la part cantonale pour le financement de l'infrastructure, tout en mettant la condition que la Confédération fasse l'effort paritaire.

Rapport "Agglomération et RER neuchâtelois"

Tout au long de l'année 2011, le service a travaillé activement au projet de RER neuchâtelois et à la réalisation du rapport "Agglomération et RER neuchâtelois". Ce projet a figuré en haut de la liste des priorités du service et les collaborateurs se sont impliqués à différents niveaux: technique, financier et rédactionnel. L'étroite collaboration avec la société TransRUN SA, le service de l'aménagement du territoire, le service financier et le services juridique a permis de tenir les délais ambitieux exigés par le calendrier du projet. Le Conseil d'Etat a approuvé la mise en consultation du rapport susmentionné pour le 18 janvier 2012. La préparation de cette consultation s'est effectuée lors des derniers jours de 2011 et début janvier 2012 pour une mise en consultation le 18 janvier 2012.

Il est encore à noter que l'avancée de ce projet a été rendue possible notamment grâce à la finalisation de l'étude technique d'avant-projet du TransRUN, conduite par la société éponyme en collaboration avec le service des transports.

Groupe de travail national pour le projet FAIF

Un groupe de travail destiné à proposer au Conseil fédéral un système de financement pour la part cantonale dévolue à FAIF et qui se montera à 200 millions de francs par an a été constitué. Ce groupe comprenait des représentants de 6 cantons, de la Litra (Service d'information pour les transports publics), du secrétaire général de la Conférence des directeurs des transports et de l'Office fédéral des transports. M. Lorenz Bösch, indépendant et ancien conseiller d'Etat, a fonctionné comme modérateur de ce groupe. Le chef du service des transports a participé activement aux travaux du groupe de travail, la défense des intérêts des petits cantons tout comme des commanditaires ayant une exploitation ferroviaire mixte CFF/compagnies privées, est primordiale. La part pour notre canton sera de plusieurs millions de francs et variera en fonction du choix du mode de financement retenu au final par le Conseil fédéral.

Prise de position sur le projet du Conseil fédéral FAIF

Le projet du Conseil fédéral a occupé plusieurs collaborateurs du service afin de mener une analyse fine de ce projet et de ses conséquences. Celles-ci sont déterminantes pour le développement des infrastructures ferroviaires au niveau national. Une prise de position détaillée et complète a été préparée par le service. Globalement, le canton de Neuchâtel s'est déclaré favorable à la recherche de nouvelles solutions pérennes et durables pour le financement de notre système ferroviaire et la mise en place d'un système performant de transports publics à l'échelle du pays à moyen et long termes. Le canton a également proposé plusieurs modifications du projet, dont plusieurs ont été suivies pour l'élaboration du message du Conseil fédéral.

Suivi des interventions du Grand Conseil en lien avec les transports publics

La planification et le suivi des interventions parlementaires ont été améliorés afin de traiter dans les meilleurs délais ces dernières et proposer leur classement au parlement. Ce travail a démontré la quantité et la qualité des informations dont dispose le service dans un large éventail de domaines. Ces données doivent maintenant être présentées au Grand Conseil en vue du traitement des interventions pendantes en lien avec les transports publics. Notons encore que la réponse à quatre interventions concernant le TransRUN figure dans le projet de rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil.

Planification de l'offre de prestations

Trafic longue distance

Le développement de l'offre grandes lignes sur la ligne du Pied-du-Jura est de la compétence des CFF. Depuis maintenant 3 ans, en lien aux problèmes de capacité rencontrés essentiellement entre Yverdon et Lausanne, la cadence à la demi-heure se développe entre Neuchâtel et Lausanne, avec un train supplémentaire au départ de Neuchâtel à 7h53 depuis le changement d'horaire de décembre 2011. Bien qu'encore incomplète, l'offre grandes lignes entre Neuchâtel et Lausanne devient attractive pour la clientèle pendulaire puisqu'un départ toutes les 30 minutes est possible de Neuchâtel à Lausanne aux heures de pointes du matin et du soir.

L'objectif du plan directeur cantonal d'une desserte à la demi-heure entre le canton de Neuchâtel et les principales agglomérations suisses (Lausanne, Genève, Zurich, Bâle, Berne) n'est cependant toujours pas atteint. Les CFF travaillent actuellement sur une nouvelle offre grandes lignes appelée "Concept Romandie", dont la phase 1 verra le jour au changement d'horaire de décembre 2012. Pour cette première étape, les principales modifications concernent l'amélioration des cadences et des places assises entre Lausanne et Genève. Les conséquences pour la ligne du Pied-du-Jura sont limitées à la suppression des arrêts de Morges et Nyon des trains ICN Zurich/Bâle – Genève. La deuxième étape du "Concept Romandie" concerne plus spécifiquement la ligne du Pied-du-Jura avec l'introduction de la cadence semi-horaire sur cet axe en trafic grandes lignes. De nombreuses incertitudes subsistent néanmoins avec, entre autres, les travaux en gare de Lausanne — planifiés entre 2015 et 2025 — qui vont interférer sur les possibilités d'amélioration de l'offre.

Trafic international et transfrontalier

Le 8 septembre 2011, M. Nicolas Sarkozy, Président de la République française, inaugurait en gare de Besançon Franche-Comté TGV: la première phase de la nouvelle ligne à grandes vitesses Rhin-Rhône longue de 140 kilomètres. Profitant de la dynamique de cette nouvelle ligne ferroviaire, notre voisin frontalier direct, la Région Franche-Comté, modifiait fondamentalement son offre ferroviaire avec l'introduction d'une offre cadencée sur son territoire. Les effets pour le trafic de raccordement aux lignes à grande vitesse européen du canton de Neuchâtel étaient loin d'être anecdotiques:

- Les horaires TGV directes Berne – Paris via Neuchâtel permettent de mieux répondre aux besoins du trafic d'affaires avec la possibilité de planifier des séances à la demi-journée entre Berne et Paris. L'arrivée à Paris du TGV du matin est prévue vers midi, soit une heure plus tôt que les horaires 2011. Dans le sens retour, le départ de Paris est retardé d'une heure aux alentours de 18h00 avec une arrivée à Neuchâtel à 21h52.
- Les horaires des Régio-Express (RE) introduit en 2010 pour Paris avec correspondance à Frasne, sont adaptés aux nouveaux horaires TGV Lausanne – Paris.
- Pour les Montagnes neuchâteloises, avec le soutien de la Région Franche-Comté et sur la demande du canton de Neuchâtel, 3 trains journaliers des liaisons La Chaux-de-Fonds – Besançon Viotte sont prolongés, sans rupture de charge, jusqu'à la nouvelle gare de Besançon TGV.

Les temps de parcours entre La Chaux-de-Fonds et Paris sont améliorés de 30 minutes environ suivant les relations. Deux possibilités supplémentaires Paris – La Chaux-de-Fonds avec un temps de parcours de 4h30 sont proposées en 2012 (départ de Paris à 11h23 et 16h53).

Comme évoqué précédemment, la CTJ et la Région Franche-Comté ont élaboré le schéma de cohérence des mobilités de l'Arc jurassien. Ce document fixe de manière générale les objectifs à atteindre en matière d'offre en transports publics et assure une coordination transfrontalière. Sur cette base, le canton de Neuchâtel et la Région Franche-Comté ont décidé de lancer une étude d'amélioration de l'offre ferroviaire entre les deux territoires comprenant deux axes de réflexion. Le premier concerne la liaison Neuchâtel – Besançon par le Val-de-Travers, le deuxième traite de l'offre entre La Chaux-de-Fonds et Besançon via Morteau. Les résultats sont attendus fin 2012 et doivent permettre d'élaborer une réflexion coordonnée d'amélioration d'offre sur ces deux corridors ainsi que le programme de réalisation de ces objectifs conjoints. L'étude du bureau SMA concernant la stratégie de raccordement du canton de Neuchâtel au réseau de lignes à grandes vitesses européen, terminée à fin 2010, sert de donnée de base à la suite de ces nouvelles études. Ces dernières ont fait l'objet d'une demande de financement du fond européen interreg.

Trafic régional voyageurs

Ligne ferroviaire Neuchâtel – Le Locle

Depuis l'introduction de la 1^e étape de Rail 2000, en 2005, le nouveau concept introduit entre Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel — avec une paire horaire de Régio-Express (RE) et une paire de trains régionaux () — dépasse les pronostiques de fréquentation établis par le service. Une augmentation de 32% de fréquentation est constatée entre Les Hauts-Geneveys et La Chaux-de-Fonds entre 2005 et 2010. Soit plus de 5% par an, ce qui est bien supérieur à celle constatée sur d'autres lignes ferroviaires en Suisse. Cette augmentation importante s'explique par l'introduction de la communauté tarifaire intégrale en juin 2009, par l'optimisation des correspondances à Neuchâtel en direction de Berne et par l'amélioration du confort des clients en introduisant progressivement du matériel modernisé DOMINO sur la ligne. Néanmoins, cet effet réjouissant de progression du transport ferroviaire amène la problématique de la capacité jusqu'alors plutôt réservée aux grandes agglomérations de l'Arc lémanique ou de Bâle, Berne et Zurich. Il n'est dorénavant plus rare de voir des clients voyager debout aux heures de pointes. Grâce à une étude précise des CFF sur les réserves de capacité de la ligne, une deuxième paire de RE horaire a été introduite au changement horaire de décembre 2011. Et ce bien que ces deux sillons horaires soient potentiellement, à futur, en conflit avec du trafic marchandise sur la ligne du Pied-du-Jura entre Vauseyon et la gare de Neuchâtel. Pour 2012, trois trains supplémentaires circulent entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel répondant ainsi aux besoins de la clientèle. A l'avenir, si ces trains supplémentaires étaient également saturés, il n'existe dorénavant plus aucunes autres possibilités d'amélioration de l'offre sur la ligne. Seul le développement du réseau RER neuchâtelois et sa

nouvelle colonne vertébrale, le TransRUN, est à même de répondre à un accroissement de la mobilité dans l'agglomération neuchâteloise. A noter que l'inauguration de la HE-Arc à Neuchâtel en septembre 2011 et le déplacement de certaines filières du CPLN au CIFOM au Locle courant 2012 vont encore accentuer cette tendance.

Réorganisation des lignes à Boudry

Au vu des objectifs d'aménagement du Plateau de la Gare à Boudry, la commune a décidé de créer une nouvelle route dite "Route des Conrardes" pour desservir ce secteur en évitant le centre ville. Cette nouvelle liaison doit permettre de desservir en transport public un secteur fortement urbanisé, sachant que les habitants de ce quartier ne sont pas desservis, au contraire de ceux de la ligne P Boudry – Perreux (cadence aux 20 minutes aux heures de pointes). Cette desserte est complétée par la ligne via le faubourg Philippe Suchard, à l'ouest de la commune.

Ce projet de desserte a été intégré au projet d'agglomération RUN et est donc conforme à la vision stratégique du réseau urbain neuchâtelois. Ces deux nouvelles lignes, conformément à la LTP, sont soumises à une période d'essai de 3 ans durant laquelle les communes concernées financent 50% des coûts non couverts des lignes, avec une participation principale de la commune de Boudry directement bénéficiaire de cette nouvelle offre.

Les effets de cette réorganisation sont conséquents pour la commune de Cortaillod. La ligne 5b Areuse – Cortaillod est redimensionnée pour tenir compte des exigences de la Confédération concernant la fréquentation insuffisante par rapport à l'offre (ou nombre d'aller-retour). L'exploitation de la ligne 5b est assurée au moyen du même véhicule par le prolongement de la ligne d'Areuse – Boudry CFF via la nouvelle route des Conrardes. Une adaptation de l'offre entre Areuse et Cortaillod avec une diminution d'une quinzaine d'aller-retour par rapport à l'offre 2011 est ainsi nécessaire (passage de 48 paires course à 33).

Ligne 21.030 Le Landeron – Marin

Le 14 décembre 2008, sur commande de l'Etat de Neuchâtel et des communes de Cornaux, Cressier, Le Landeron et La Tène, l'entreprise CarPostal débutait l'exploitation d'une nouvelle ligne de transports publics bus entre Le Landeron et Marin-Epagnier. Conformément à la LTP, toute nouvelle ligne est soumise à une phase d'essai de 3 ans avant son intégration au "pot commun" (compte de l'Etat 364 400). Pour ce faire, les quatre communes et l'Etat ont signé une convention, en février 2009, qui fixait la clé de répartition intercommunale et les objectifs de fréquentation à atteindre pour l'intégration de la ligne au "pot commun". La phase d'essai s'est terminée au changement d'horaire de décembre 2011. Les critères de fréquentation de la ligne ayant été atteints, la ligne 21.030 est dorénavant intégrée au "pot commun".

L'offre a été complétée par une desserte les samedis comprenant six paires courses.

Desserte hivernale LNM

Sur proposition de l'entreprise de navigation, les trois cantons commanditaires (Neuchâtel, Vaud et Fribourg) ont accepté la suppression de la desserte hivernale sur le lac de Neuchâtel, dès 2012. La fréquentation constatée ne justifiait plus cette desserte. Cette décision a pour conséquence la perte de l'indemnisation de la Confédération qui ne considère plus cette offre comme du TRV.

Autres lignes cantonales

Pour les autres lignes de transport public du canton, les horaires 2011 sont reconduits en 2012 avec cependant les améliorations suivantes:

- une paire supplémentaire entre Bienne et Neuchâtel pour le trafic régional;
- une paire supplémentaire entre Le Locle et Neuchâtel pour la ligne CarPostal 21.080 pour répondre à des besoins de capacité entre Montmollin et Neuchâtel;
- l'augmentation de l'offre entre Gorgier et Yverdon par l'adjonction de cinq paires courses essentiellement sur la demande du canton de Vaud;
- deux paires courses supplémentaires en correspondance à Chambrelieu avec les nouveaux trains commandés entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel pour la ligne 21.025 Colombier – Les Grattes.

Commande de prestations pour renforcer l'offre en cours d'année

- La course régulière 305 (départ de 6h40 au Locle) de la ligne CarPostal 21.080 Le Locle – Neuchâtel a dû être renforcée durant les périodes scolaires de l'année horaire 2011 en rai-

son d'une très forte demande qu'il n'était plus possible d'assurer au moyen d'un seul véhicule. La demande, avec environ 80 personnes, dépassait parfois la capacité du véhicule engagé.

- Comme évoqué précédemment, la fréquentation de la ligne ferroviaire 223 Neuchâtel – Le Locle croît de manière importante depuis l'introduction de la 1^e étape de Rail 2000. Certains trains de l'heure de pointe sont en limite de capacité et il n'est plus rare de voyager debout entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. La réorganisation des filières de formation de la Haute école Arc, avec l'inauguration du bâtiment TransEurope à Neuchâtel au mois de septembre 2011, a nécessité la commande de renforts par l'adjonction d'un module supplémentaire DOMINO-2 au train de base composé de trois éléments voyageurs.
- Les horaires de la ligne G Les Hauts-Geneveys – Cernier – Les Geneveys-sur-Coffrane devenaient très difficiles à respecter avec l'augmentation généralisée du trafic individuel et les mesures ponctuelles de limitation des vitesses à l'intérieur des localités. Il a été décidé de détendre les horaires avec la suppression de quelques courses entre Cernier et les Hauts-Geneveys. Après concertation avec l'école de la Fontenelle et Evologia, il a été décidé de réintroduire une paire course supplémentaire pour répondre à leurs besoins courant 2011.

Mandat de planification de l'Arc jurassien

Le groupe de travail "mandat de planification de l'Arc jurassien" a terminé ses travaux en 2011. Ce groupe est constitué des cantons de Berne, Jura et Neuchâtel ainsi que les entreprises CFF, TRN et CJ. Son objectif est de planifier l'offre ferroviaire sur les territoires cantonaux respectifs à divers horizons de planification. L'intégration de la nouvelle infrastructure du TransRUN à la planification horaire des lignes du RER neuchâtelois a constitué une grande partie du mandat. Le rapport final sera disponible début 2012. Les résultats principaux du mandat de planification ont été intégrés au rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil "Agglomération et RER neuchâtelois". Ils ont, entre autres, confirmé la possibilité de réaliser une offre au quart d'heure entre Neuchâtel et Le Locle avec le TransRUN, mais également d'assurer le prolongement des trains en direction du Val-de-Travers et Gorgier St-Aubin sur la ligne du Pied-du-Jura, en tenant compte des contraintes liées au trafic marchandises. Cette offre est possible moyennant des points de croisement supplémentaire au Crêt-du-Loclc et à Bôle.

Groupe de travail Broye-Seeland

Le groupe de travail Broye-Seeland est compétent pour la planification de l'offre comprenant plusieurs corridors dont, pour le canton de Neuchâtel, les lignes Neuchâtel – Berne et Neuchâtel – Fribourg. Il réunit les cantons de Berne, Vaud, Fribourg et Neuchâtel, ainsi que les entreprises de transports CFF, BLS et TPF. L'objectif de ce groupe de travail est de définir un concept d'offre répondant aux attentes des quatre cantons commanditaires, à plusieurs horizons de planification, d'évaluer les besoins en investissements nécessaires à la réalisation des objectifs cantonaux et, ensuite, de tenir compte des possibilités financières de chacun des partenaires en fonction des horizons de planification. Aucun consensus n'ayant été trouvé jusqu'ici pour l'horizon 2018-2020 — correspondant à la réalisation du tunnel double voie de Rosshäusern — le groupe de travail a décidé de mandater le bureau d'ingénieur SMA et associés SA pour une étude complète du secteur avec l'objectif d'une clarification des besoins cantonaux respectifs. Les résultats de l'étude sont attendus courant 2012.

Trafic urbain

L'offre urbaine au Locle ne donnant pas entière satisfaction, l'horaire 2012 prévoit la généralisation de la cadence aux 20 minutes avec cofinancement de la ville du Locle durant la période d'essai de trois ans. Cette mesure doit permettre d'améliorer l'attractivité du réseau urbain de la ville et ainsi augmenter la part modale des transports publics.

En 2010, l'offre de la ligne urbaine numéro 11 des Cerisiers à La Chaux-de-Fonds a été étoffée par l'ajout d'un véhicule supplémentaire à l'heure de pointe du matin permettant de réaliser la cadence au quart d'heure entre les Cerisiers et la gare de La Chaux-de-Fonds. Cette amélioration peut également être proposée à l'heure de pointe du soir à partir des horaires 2012. L'impossibilité de respecter les horaires en raison de l'augmentation du trafic rendait cette mesure nécessaire égale-

ment à l'heure de pointe du soir. Liée à la même problématique du respect des horaires, la ligne 10 Sombaille a dû être modifiée pour les horaires 2012.

Développements futurs

Avec l'objectif d'une acceptation de toutes les régions du canton sur le concept RER proposé par le Conseil d'Etat dans son rapport "Agglomération et RER neuchâtelois", le service des transports va lancer deux études complémentaires.

- La suppression de la ligne existante Vauseyon – La Chaux-de-Fonds selon le tracé via Chambrelieu implique une réorganisation complète du réseau bus au Val-de-Ruz. Les gares des Hauts-Geneveys, des Geneveys-sur-Coffrane, de Montmollin-Montézillon, de Chambrelieu, de Corcelles-Peseux et des Deurres seront démantelées et doivent faire l'objet d'une analyse complète des effets sur la clientèle actuelle. L'objectif de cette étude est de répondre aux questions des vaudruziens concernant leurs futures dessertes en transports publics à l'horizon du TransRUN.
- En l'état de la planification, à l'horizon du RER neuchâtelois, les gares de Corcelles-Peseux et des Deurres seront démantelées privant les habitants de l'agglomération Ouest d'une liaison directe avec la gare de Neuchâtel et son réseau RER. Dans le cadre de la Communauté urbaine du Littoral (COMUL), les communes de Corcelles-Cormondrèche et de Peseux ont lancé une étude d'infrastructure ferroviaire pour une nouvelle liaison entre Cormondrèche, au lieu dit le Villaret, et Bôle. Cette solution permettrait de faire passer les trains du Val-de-Travers par les Deurres et Corcelles-Peseux, maintenant une desserte des deux gares sans surcharger la gare de Neuchâtel. Les résultats sont attendus à fin janvier 2012. Ils doivent permettre de vérifier la faisabilité technique de cette variante et d'en estimer les coûts. En complément à cette étude, une variante différente serait d'utiliser la plateforme ferroviaire pour une liaison en site propre de bus entre Cormondrèche et la gare de Neuchâtel. Ce mandat sera terminé d'ici à fin février.

Les projets Qualité & Mobilité

INDONE

Ce projet est entré dans sa phase de réalisation avec le développement des indicateurs de performance sur les prestations offertes en transports publics. D'ici fin 2012, le système d'aide à la décision sera entièrement développé et permettra de fournir les indicateurs clé de performance sur l'offre et la demande en transports publics. Il permettra d'analyser précisément le réseau et de répondre efficacement aux demandes statistiques internes ou externes de l'Etat.

Qualité des transports publics urbains

Cette enquête a permis de mesurer le degré d'attente et de satisfaction de la clientèle à chacune des étapes d'un déplacement (par exemple la qualité des d'informations sur Internet, la qualité à l'achat du billet, durant l'attente à l'arrêt, durant le trajet, aux zones de correspondance, etc). Ainsi, 35 critères de qualités ont été mesurés. Les entreprises de transports ont été sensibilisées aux résultats. Les objectifs d'amélioration de la qualité par critère seront exprimés dans les conventions d'objectifs des entreprises.

AntiSmog

Ce projet doit permettre de freiner la pollution excessive de l'air à l'ozone et aux particules fines pendant la période du smog estival. Un nouveau concept a été défini en étroite collaboration avec plusieurs partenaires. Ce projet remplace l'ancienne mesure PicPollution qui n'avait pas connu un grand succès. Les partenaires du projet sont le service des transports, le service des automobiles et de la navigation, le service de l'énergie et de l'environnement, le service des ponts et chaussées, la police, Onde Verte, ainsi que les services concernés des trois agglomérations urbaines. L'action a été validée par le chef du département de la gestion du territoire et se déroulera pour la première fois durant les mois de juillet et août 2012.

L'action AntiSmog consiste à offrir 80% de réduction sur le prix d'un abonnement mensuel contre le dépôt des plaques de circulation de sa voiture privée au service des automobiles et de la navigation. Outre l'avantage tarifaire, l'automobiliste obtiendra une déduction de la taxe cantonale automobile et une vignette pour le stationnement.

Reso Velo

Ce projet a été lancé fin 2010, en collaboration avec le service des ponts et chaussées, le service de l'aménagement du territoire, le service de la géomatique et du registre foncier et les services concernés des trois agglomérations urbaines. Le périmètre du projet s'est étendu à la gestion des données de places de stationnement de vélos. Par contre, les objectifs de digitaliser le réseau cyclable utilitaire et touristique du canton ont été repoussés à 2013, suite au retard du projet fédéral "MISTRA" dont les données sources sont essentielles à la réalisation du projet.

MORETRADONE

Cette étude de l'Université de Neuchâtel et de la Région Franche-Comté concerne l'analyse de la mobilité résidentielle des transfrontaliers français. Pour la partie concernant les transports, le comportement des pendulaires français habitant en Franche-Comté et travaillant en Suisse a été modélisé. L'étude a été réalisée avec le soutien du Professeur Michel Bierlaire de l'EPFL, spécialiste mondial dans ce domaine. Les résultats de l'étude ont permis de cibler les seuils de temps de trajet et de tarifs à partir desquels les transfrontaliers choisissent plutôt la voiture ou les transports publics. Cette étude a mis en évidence qu'une fréquence insuffisante de bus/trains régionaux ne permet pas un transfert modal significatif vers les transports publics, même si le temps de trajet est réduit ou les tarifs drastiquement baissés.

Contrôle Qualité et Prestations

Ce projet géré par l'Office fédérale des transports doit permettre la production des indicateurs de qualité, ponctualité et sécurité. Le canton de Neuchâtel est le canton pilote pour la région ouest de la Suisse.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

L'année 2011 a été riche d'événements pour la communauté tarifaire intégrale du canton.

Communication

Au niveau de la communication, un nouveau site Internet convivial et simple d'utilisation a été mis en ligne (<http://www.ondeverte.ch>). Le site internet permet de calculer le prix d'un billet en fonction de son trajet dans le canton et de rechercher son horaire.

De plus, une importante campagne de communication a été lancée afin de mieux faire connaître Onde Verte et ses produits.

Ventes

Au niveau des ventes de titres de transports, malgré une augmentation des tarifs en 2011, une légère augmentation du nombre d'abonnements a été constatée (+ 1,6% par rapport à 2010). Le chiffre d'affaires de tous les produits Onde Verte (abonnements, cartes multicourses, billets individuels, cartes 24h) a augmenté de 4,8% par rapport à 2010.

Après un recul constaté en 2009, l'attractivité des tarifs Onde Verte commence à porter ses fruits.

Tarifs

Au niveau tarifaire, suite à une augmentation de 2,9% en 2011, le canton a accepté de ne pas augmenter les tarifs pour 2012. Durant l'année, des arrangements tarifaires ont été conclus pour des événements importants tels que:

- la carte journalière "Mille pattes" pour les festivités du Millénaire de la ville de Neuchâtel,

- la gratuité pour se rendre à l'ouverture du centre commercial de Marin,
- la gratuité pour la manifestation "A nous la chaussée".

De plus, l'offre tarifaire "JobAbo" a rencontré un franc succès dans le cadre des plans de mobilité des employés d'entreprise. L'Etat de Neuchâtel a d'ailleurs conclu un contrat de partenariat "JobAbo" avec la CTNE, permettant aux employés de l'Etat de bénéficier d'un abonnement à tarif spécial. En trois mois, environ 100 employés — sur un potentiel estimé à 800 pendulaires — ont opté pour un abonnement "JobAbo" pour leurs déplacements quotidiens.

Des synergies avec les communautés tarifaires voisines sont envisagées. Par exemple, la CTNE a autorisé deux extensions de zones Mobilis sur le périmètre cantonal (régions de Sainte-Croix – Buttes et de Provence – Fresens).

Fonctionnement

Au niveau du fonctionnement de la communauté tarifaire intégrale, les documents constitutifs de la société ont été finalisés par les partenaires. Les groupes de travail ont été réorganisés. Une nouvelle clé de répartition des recettes basée sur la demande a été définie pour une première mise en œuvre en 2012.

1.6. Perspectives

Préparation offre 2012

L'offre 2012 de transport reprend celle de 2011, en y intégrant les renforts décidés en cours d'années. La quote-part accordée par la Confédération pour le canton de Neuchâtel a été augmentée en 2010, mais les premières estimations pour 2011 et 2012 étaient pessimistes car la Confédération prévoit une réduction de crédit dans le cadre du programme de consolidation (PCO). La Confédération a finalement annoncé, en juillet 2011, une augmentation de la quote-part pour le canton de Neuchâtel suite aux négociations de l'Office fédéral des transports (appuyées par les cantons) avec l'Administration fédérale des finances. La clé de répartition pour la part de financement sera également modifiée à l'avantage du canton de Neuchâtel (49% des indemnités TRV seront à charge du canton contre 50% auparavant). En parallèle, un développement de l'offre est nécessaire pour répondre à l'augmentation de la demande sur le réseau neuchâtelois, principalement entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel où les limites de capacité sont atteintes aux heures de pointes.

Financement de l'infrastructure ferroviaire

Jusqu'en 2010, le financement de l'infrastructure ferroviaire était assuré par le 9^e crédit-cadre fédéral et les entreprises présentaient des plans d'investissement aux commanditaires annuellement. Les commanditaires finançaient leur part sur appel de fonds des entreprises, en fonction de l'avancée de la réalisation des travaux. Suite à l'entrée en vigueur de différents actes normatifs révisés concernant les transports publics (réforme des chemins de fer 2.1), il est prévu de conclure des conventions de prestations avec les entreprises gestionnaires de l'infrastructure pour une période de deux ans. Ces conventions ont pour objectif d'améliorer la productivité des entreprises en les incitant à une efficacité supérieure et de les responsabiliser par rapport à leurs éventuelles pertes financières sur la période. En parallèle, des objectifs seront attribués aux entreprises pour assurer notamment un niveau élevé de sécurité. A terme, ces conventions seront calquées sur les conventions de prestations CFF et auront une validité de quatre ans. Pour faire face à ces évolutions, le canton va prolonger le crédit d'infrastructure actuel sur la période 2011-2012 pour couvrir les besoins en prêts d'investissement des entreprises de transport. Pour la période 2013-2016, l'ouverture d'un nouveau crédit-cadre pour l'infrastructure va être requise afin de couvrir les besoins sur cette période. Cet objet sera soumis en 2012 au Grand Conseil.

RER-Agglomération

L'année 2012 sera essentiellement consacrée au support technique nécessaire à la préparation de la votation sur le RER-Agglomération du 23 septembre 2012. Un grand nombre d'études techniques concernant l'exploitation du réseau entourant les lignes RER doivent encore être réalisées ou actualisées. Le service des transports sera aussi présent pour alimenter les besoins au niveau des aspects techniques la campagne d'information.

Concernant le projet d'agglomération de 2^e génération, la finalisation dudit projet nécessite en 2012 un complément d'études pour vérifier l'aspect financier des projets et leur faisabilité. La priorisation de certains projets devra encore être réalisée avant de déposer définitivement le projet à la Confédération. L'avant-projet sommaire pour la halte de Perreux sera réalisé en 2012.

La poursuite de la mise en œuvre des mesures du projet de 1^e génération va se poursuivre, un rapport pour la construction de la halte Fiaz sera préparé à l'attention du Grand Conseil en 2012.

FAIF

Le Conseil fédéral va présenter en 2012 le message aux chambres au sujet de FAIF. Les cantons devront prendre position et les services devront servir de support aux parlementaires pour organiser le débat sous la coupole. L'enjeu sera de plusieurs millions de francs pour le compte de fonctionnement de l'Etat.