

1. SERVICE DES TRANSPORTS

1.1. Missions

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

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

Il fonde son action sur la loi cantonale sur les transports publics (LTP), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1997.

En sus des éléments figurant ci-dessus, le SCTR est en charge des prestations suivantes:

- offre de transport;
- planification de l'offre de transport à long terme;
- conduite de la procédure de commande des prestations;
- coordination des horaires des différentes entreprises de transports publics;
- négociation et versement des indemnités compensatoires;
- facturation aux communes de leur part;
- conduite de la procédure de subventionnement des travaux de modernisation effectués par les propriétaires d'infrastructures de transports publics;
- établissement des autorisations cantonales nécessaires pour les transports d'écoliers ou de groupes à titre privé;
- participation au comité de direction 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;
- préparation des bases décisionnelles pour le Conseil d'Etat et le Grand Conseil en matière de politique des transports.

1.2. Objectifs annuels

RER-TransRUN

L'objectif principal du SCTR a été le suivi du projet RER-TransRUN, de la phase de consultation du rapport "Agglomération et RER neuchâtelois" jusqu'aux votations du 23 septembre 2012. La qualité technique du dossier a été relevée et appréciée par la majorité des parlementaires cantonaux, de la direction des CFF et des autres partenaires.

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

M. Pascal Vuilleumier, chef du service depuis son entrée en fonction en 2006, a été nommé directeur de la nouvelle société fusionnée TransN avec une entrée en fonction le 22 octobre 2012. Le poste de chef de service est à repourvoir, mais actuellement assuré ad interim.

Suite au départ de la titulaire à la division politique de l'Office fédéral des transports, le poste de collaborateur scientifique est à repourvoir pour début 2013.

Il n'y a pas eu de modifications du nombre d'EPT en cours d'année 2012 (soit l'équivalent EPT de 5.5).

Le service des transports à déménagé de Tivoli 5 à Tivoli 22.

1.4. Evénements principaux

RER-TransRUN

Un des événements marquant de l'année 2012 a été le refus du projet de RER-TransRUN en votation populaire le 23 septembre pour seulement 418 voix (50.3% de NON contre 49.7% de OUI). Cette votation a montré un net clivage entre villes (OUI majoritaire) et campagnes. Le coût important du projet a été l'un des principaux arguments des opposants. Par contre, la qualité technique du dossier a rarement été critiquée.

Bien au contraire, la qualité du rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil "Agglomération et RER neuchâtelois", a été relevée lors de la phase de consultation, et surtout au Grand Conseil où il a été accepté en deuxième lecture sur le très beau score de 87 voix contre 16.

La qualité du dossier de l'avant-projet de la nouvelle ligne ferroviaire entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds élaboré par TransRUN SA a également été relevée par la direction des CFF.

Fusion des entreprises TRN et TN et création de la nouvelle entreprise TransN

Une première tentative de fusion a échoué en 2011 (projet Chasseron) en raison de désaccords intervenus durant le processus de recrutement du directeur de l'entreprise. Forts de ce constat, le canton et les villes de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds se sont mis d'accord pour relancer le processus de fusion des entreprises TN et TRN en fin d'année 2011. Un comité stratégique de gestion a été mis en place avec l'objectif final de réaliser la fusion en 2012. C'est Monsieur Antoine Grandjean, consultant à Neuchâtel, qui a été désigné par le Conseil d'Etat pour le représenter. Le 12 mars 2012, un pacte d'actionnaires a été signé engageant la volonté des partenaires à entériner la fusion dans l'année en cours. Ce pacte prévoyait notamment un travail dans la continuité tout en attachant des missions spécifiques au futur Conseil d'administration. L'organisation et la distribution des rôles a notamment été définie dès le début de la procédure et prévoyait que seul le futur Conseil d'administration soit compétent pour la recherche du directeur général. Il était également prévu que le service des transports renonce à des appels d'offre pour les lignes TN et TRN jusqu'à fin 2016. A moyen terme, les bénéfices engendrés suite à la fusion seront mis à disposition de l'entreprise pour financer les fonds propre et améliorer les services de transports publics dans le but d'éviter, à long terme, une augmentation de la facture globale des transports. En parallèle, la ville de Neuchâtel et les principales communes actionnaires (COMUL) ont donné leur accord pour participer financièrement à l'augmentation du capital-actions de la future société souhaitée en raison des lourds investissements devant être entrepris pour le renouvellement des rames du Littorail. L'augmentation de la part de l'Etat, acceptée par le Grand Conseil le 26 juin 2012, s'élève à 3 millions de francs, dont la moitié sera versée en 2013.

Les conditions cadre préétablies ont permis de réaliser la fusion des entreprises le 27 juin 2012 conformément au contrat de fusion des 11 et 23 mai 2012. La nouvelle société créée est baptisée les transports publics neuchâtelois SA, soit TransN. Cette fusion prend effet rétroactivement au 1^{er} janvier 2012. Les comptes seront notamment présentés de manière unifiée pour l'année comptable 2012.

La fusion des entreprises permet d'assurer la compétitivité de l'entreprise mais aussi de garantir à terme une meilleure rentabilité et notamment une diminution des indemnités à charge des commanditaires pour un niveau plus élevé de prestations. Cette fusion était un objectif du Conseil d'Etat et des principales communes actionnaires. Les fusions sont également vivement souhaitées par l'Office fédéral des transports car elles permettent de gagner en efficacité à moyen et long terme.

Nouvelle ligne de bus entre Les Ponts-de-Martel et Fleurier

Depuis le lundi 10 décembre 2012, les habitants de la commune du Val-de-Travers et des Montagnes Neuchâteloises bénéficient d'une nouvelle ligne de bus Fleurier – Travers - Les Ponts-de-Martel. A raison de trois paires de courses par jour en semaine avec des correspondances pour La Chaux-de-Fonds et Fleurier assurées, le trajet Fleurier – La Chaux-de-Fonds est désormais concurrentiel à la voiture

Cette nouvelle ligne est le fruit d'une collaboration, entre les Conférences régionales des transports du Val-de-Travers et des Montagnes neuchâteloises et l'Etat. Le financement est assuré par toutes les communes, y compris celles qui ne sont pas desservies directement par la ligne et par l'Etat. Conformément à la loi cantonale sur les transports publics, une période d'essai de 3 ans permettra de vérifier que ces nouvelles liaisons répondent à un besoin.

1.5. Activités / Réalisations

Résultats 2012

Trafic régional et infrastructure

Selon l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR), la part fédérale à l'indemnité pour le trafic voyageur s'élève à 51% et la part cantonale à 49%. Pour l'infrastructure ferroviaire, la participation de la Confédération s'élève à 50%.

Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité s'élève à 24.693.418 francs. Selon l'art. 29 de la loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} octobre 1996, l'Etat prend en charge 46% de la part cantonale, à savoir 11.236.198 francs, le solde de 13.334.446 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 28.101.771 francs, est supportée à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes, selon la répartition prévue par la loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} 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 2012, les indemnités s'élèvent à 830.409 francs. Ce montant est à répartir paritairement entre l'Etat et les communes. Il est à noter que le versement direct de la ville de Neuchâtel à hauteur de 20% des indemnités touristiques à la LNM n'est plus d'actualité. La ville participe au financement de ces prestations par le biais du "pot commun". Cette position a été revue avec la mise en place du financement par le "pot commun" et le retrait des prestations en trafic régional voyageurs au profit de prestations touristiques ayant eu lieu progressivement jusqu'en 2012.

Régio-Express de substitution TGV

Une relation Régio-Express Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasne a été mise en exploitation dès l'année horaire 2010 et reconduite jusqu'à présent. Cette offre permet de pallier la suppression de la paire de TGV supprimée entre Paris et Berne par la société Lyria. La 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. La part cantonale à l'indemnité s'est élevée à 467.469 francs en 2012.

Commandes de renforts en cours d'année

Les renforts commandés en 2011 ont été intégrés à l'horaire de base. Pour l'année 2012, un deuxième module de renfort (Domino+2) a pu être commandé à l'entreprise CFF pour améliorer la

capacité entre Neuchâtel et Le Locle. La limite pour absorber des modules de renforts sur cette ligne est atteinte. Les besoins en indemnités pour ce renfort s'élèvent à 472.106 francs.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Une convention spécifique a été signée avec les CFF pour couvrir les pertes de recettes engendrées sur le trafic grandes lignes (prestations non indemnisées) suite à l'introduction de la communauté tarifaire intégrale. Un montant de 65.874 francs a été versé à cet effet en 2012 et est compris dans le trafic urbain.

Projet Chasseron 2 et coûts extraordinaires de fusion

Une première tentative de fusion a échoué en 2011, mais la fusion des entreprises TN et TRN a pu intervenir avec succès l'année suivante. Le processus de fusion a engendré des charges supplémentaires pour l'entreprise (rémunération du Conseil d'administration élargi, honoraires du recruteur, honoraires des entreprises externes accompagnatrices dans le processus de fusion) pour lesquelles le canton avait donné son accord. Une fois la fusion intervenue, l'entreprise a mis sur pied un plan spécial destiné à revoir progressivement l'habillage des bus, des arrêts et de tous les supports marketing. Ces prestations extraordinaires n'avaient pu être intégrées initialement dans l'offre de base. Le canton, conjointement avec la Confédération, a participé financièrement à ces charges à hauteur de 601.726 francs (TRV et TU).

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 VADEC de La Chaux-de-Fonds par le rail. Dès 2011, les parties concernées ont signé une convention pour assurer le financement de ces prestations et l'opération a été répétée en 2012. 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 2012, les charges pour le canton de Neuchâtel liées à ces prestations s'élèvent à 4293 francs.

Part communale 2012 au pot commun

TRV et IS	Part cantonale y compris RPT	24.693.418
RPT	= 46% x 24.426.518 = 11.236.198	-11.358.972
TRV et IS	Hors RPT	13.334.446
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	28.101.771
NLB et LNM	Ligne touristique	830.409
Substitution TGV	Part neuchâteloise	467.469
Renforts	CFF NE – LOC	472.106
INDONE	Coûts opérationnels TRN	143.000
Anti-Smog	Action pic-pollution	54.182
M	Trafic marchandises Glovelier – La Chaux-de-Fonds	4.293
Total "pot commun"		43.407.676
50% à la charge des communes		21.703.838

Détail des indemnités par entreprise

La moitié des indemnités versées concernent le transport urbain (50.16%) et s'établissent à un niveau stable par rapport à 2011. Le trafic régional voyageurs et les indemnités d'exploitation et d'amortissements de l'infrastructure représentent 45.09% des indemnités totales versées en 2012, soit une proportion légèrement inférieure à l'année précédente. La généralisation du matériel

Domino sur les lignes CFF a engendré des charges supplémentaires pour le TRV mais en contrepartie des prestations TRV ont été abandonnées pour la LNM.

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV), y compris renforts	9.760.409
CFF	Contribution d'investissement (halte du Crêt-du-Loche)	22.635
CFF/SNCF	Régio-Express de substitution TGV	467.469
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	2.011.120
CarPostal Delémont	Ligne neuchâteloise (TU)	96.302
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	249.260
BLS	Ligne intercantonale (TRV)	1.014.971
BLS	Tronçon intercantonal (TRV IS)	943.109
CJ	Ligne intercantonale (TRV), y compris indemnisation du trafic marchandise sur voie étroite (M)	374.302
CJ	Tronçon intercantonal (TRV IS)	333.706
LNM	Lignes touristiques	730.409
TRN	Lignes neuchâteloises (TRV)	6.169.100
TRN	Tronçons neuchâtelois (TRV IS)	1.678.950
TRN	Lignes neuchâteloises (TU), y compris renforts ligne 11	9.680.700
TN	Lignes neuchâteloises (TRV)	2.673.380
TN	Tronçon neuchâtelois (TRV IS)	209.820
TN	Lignes neuchâteloises (TU), y compris solde communication Onde Verte	17.255.654
TPF	Ligne intercantonale (TRV)	196.444
NLB	Ligne touristique	100.000
TN et TRN	Chasseron 2 et coûts fusion (TU et TRV)	601.726
INDONE	Coûts opérationnels TRN	143.000
Anti-Smog	Action pic-pollution	54.182
Total y compris RPT		54.766.648
RPT		-11.358.972
Total "pot commun"		43.407.676
50% à la charge des communes		21.703.838

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 2012 une indemnité d'exploitation de 22.635 francs.

Depuis 2012, la Confédération s'est totalement désengagée de la commande de prestations TRV de la LNM. Les prestations sont dès lors exclusivement de nature touristique et financées par les cantons concernés.

Les prestations TransN et CarPostal non reconnues TRV par la Confédération (paires de courses supplémentaires ou double desserte) sont comptées dans le trafic urbain. Ces prestations supplémentaires commandées par le canton s'élèvent à 493.729 francs.

Lignes à l'essai et associations

TN	Ligne 10 à l'essai	651.030
TN	Lignes des Conrardes à l'essai	190.396
TRN	Renforcement offre urbaine Le Locle à l'essai	133.000
TRN	Ligne Néode à l'essai	146.650
CarPostal	Ligne de Biaufond	12.700
TRN	Association Snowbus	4.000
Divers destinataires	Association Noctambus	21.681
Divers destinataires	Association NoctamRUN	21.106
Divers destinataires	Neuchâtel roule, fête des Vendanges et autres mesures d'encouragement	5.700
Total		1.186.263

Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaire 2012 s'est terminée le 8 décembre 2012, il s'agit de prendre en compte les 23 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2012. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2012 sont les suivants:

364 400 "Entreprises de transports"	54.766.648
Indemnités comptabilisées en 2011	-3.132.100
Indemnités à payer (6.3% du budget 2013)	3.616.900
364 400 "Entreprises de transports" y compris délimitation	55.251.448

364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	1.186.263
Indemnités comptabilisées en 2011	-69.800
Indemnités à payer (6.3% du budget 2013)	34.100
364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"	1.150.563

462 300 "Part communale entreprises de transports"	21.703.838
Part communale comptabilisée en 2011	-1.237.600
Indemnités à payer (6.3% du budget 2013)	1.446.200
462 300 "Part communale entreprises de transports" y compris délimitation	21.912.438

Crédits supplémentaires de fonctionnement

Compte	Montant	Justification
318 000	37.900	Ce crédit concerne deux objets. Suite à la nomination du chef du service des transports à la direction générale de la société TransN et suite à la décision du Conseil d'Etat de repourvoir le poste, il a été décidé de faire appel à un mandataire externe pour la procédure de recrutement. Le second objet est une étude pour la création d'une desserte de transport urbain à l'ouest de la Chaux-de-Fonds en relation avec le développement du secteur du Crêt-du-Loclc.

319 800	13.700	Cotisations pour des comités non prévues initialement au budget et dépenses pour la parution d'un feuillet dans le Journal du Parlement.
---------	--------	--

Crédits supplémentaires d'investissements

N° d'ordre	Montant	Justification
1 000 803	200.000	Un crédit supplémentaire a été autorisé durant l'année 2012 pour financer les prestations liées à la communication et au lobbying du projet "Agglomération et RER neuchâtelois". Ce montant devait notamment englober les honoraires de la société mandatée pour accompagner le Conseil d'Etat dans sa campagne d'information (Paradoxe SA) et les coûts de la journée d'information du 6 mars à Berne.
3 000 387	40.000	Les études déjà réalisées ont permis aux entreprises mandatées d'élaborer le dossier de demande de permis de construire envoyé à l'Office fédéral des transports dans le cadre de la procédure d'approbation des plans et le dossier de projet définitif. Le permis de construire a été accordé ce printemps. Les moyens supplémentaires autorisés permettront, quant à eux, de finaliser le projet définitif (estimation des coûts) et d'élaborer les conventions avec les parties concernées pour la phase de réalisation.
1 000 869	95.000	Suite au gel du projet Chasseron en 2011, ainsi qu'à une refonte du système de gestion des horaires aux CFF, le projet INDONE a dû ajuster son concept de développement ainsi que les développements informatiques initialement prévus. Ces adaptations ont engendré des coûts supplémentaires au budget initialement prévu en 2009. Ce crédit supplémentaire a permis de mettre en production le système INDONE et de le proposer aux entreprises de transports partenaires. Ce montant a été compensé par des dépenses initialement prévues pour les infrastructures des chemins de fer privés.
2 000 064	1.500.000	Un pacte d'actionnaire liant les principaux partenaires a été signé en début d'année 2012 pour amorcer la phase finale de la fusion des entreprises TN et TRN. Ce pacte prévoit notamment une augmentation de la participation de l'Etat et de la ville de Neuchâtel dans le capital-actions de la nouvelle société de transport fusionnée. Le montant de 1,5 millions de francs de crédit supplémentaire est la part de l'Etat permettant l'augmentation du capital-actions et devant couvrir les importants investissements à consentir par l'entreprise ex-TN en 2013.

Etudes (509 000)

TransRUN, études d'avant-projet du 1^{er} septembre 2009 (N° d'ordre 1 000 803)	
Paradoxes, soutien au Conseil d'Etat pour la communication	247.050.—
Journée du 6 mars à Berne	34.704,90
Débats, flyers et encarts dans la presse	109.049,38
Total 2012	390.804,28
Création de la halte de Fiaz à La Chaux-de-Fonds (N° d'ordre 3 000 387)	
TransRUN SA, conduite des études	3.609.—
CFF, prestations de planification	27.608,40
Total 2012	31.217,40

Investissements propres équipements informatiques et logiciels (506 200)

Microrecensement 2010 (N° d'ordre 1 000 869)	
Trafit, Intégration des données	15.535,80
SAP, cours de formation	10.688,40
Université de Genève, analyses de données	8.000.—

SIEN, mise en production	39.920.—
BLS, extraction de données	16.200.—
Total 2012	90.344,20

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

Une demande de crédit d'engagement a été entreprise par le Conseil d'Etat auprès du Grand Conseil durant l'année 2012 (rapport 12.022). Elle a été rendue nécessaire par l'avancée du processus de fusion et la signature d'un pacte d'actionnaires invitant les différentes parties concernées à s'engager dans l'augmentation du capital-actions de la future société fusionnée. Cette augmentation de capital-actions doit notamment couvrir des investissements sur la ligne du Littorail. Les investissements sont prévus en deux étapes, soit en 2013 et en 2016/2017. Ce premier versement a été légèrement anticipé.

Augmentation capital pour fusion TN et TRN (N° d'ordre 2 000 064)	
TransN, augmentation capital-actions	1.500.000
Total 2012	1.500.000

Collaboration extracantonale

Conférence transjurassienne (CTJ)

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

- Le schéma des mobilités de l'Arc jurassien a été 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 mettre des priorités pour réaliser en commun les projets de transports collectifs.
- La CTJ sert de plate-forme pour la gestion des projets interreg.
- Poursuite des travaux de la plate-forme de discussions afin de 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

L'association OuestRail a pour mission de défendre les intérêts ferroviaires de la Suisse occidentale, un espace géographique qui s'étend à la Suisse romande et au canton de Berne.

En 2012, OuestRail a apporté un soutien marqué au contre-projet du Conseil fédéral à l'initiative de l'ATE "pour les transports publics". La création d'un seul fonds combinant ressources existantes et ressources nouvelles pour le financement de l'entretien et du développement des infrastructures est salué par les défenseurs du rail.

En revanche, OuestRail estime que le paquet à 3,5 milliards de francs proposé par le Conseil fédéral dans son message ne permettra pas d'adapter le réseau à la forte croissance de la demande, ceci tout particulièrement dans le bassin lémanique et la région de Berne.

OuestRail a demandé au parlement de choisir la variante plus complète à 6,4 milliards de francs également décrite dans le message du Conseil fédéral. Seule cette augmentation des moyens pour la première étape en fera un contre-projet valable à l'initiative de l'ATE.

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)

En 2012, la CTSO a poursuivi ses travaux de lobbying sous la présidence du conseiller d'Etat Claude Nicati, chef du département de la gestion du territoire. Les travaux ont été de même nature que ceux d'OuestRail. Toute l'attention 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 dans le but de permettre un développement en adéquation avec les besoins en mobilité aux horizons futurs.

Prix Eco-mobile 2010

La CTSO a organisé le concours de l'entreprise Eco-mobile 2012. Le prix a été décerné aux Services Industriels Genevois.

A l'avenir, afin que les entreprises puissent mieux anticiper l'édition 2014, le service des transports va concrètement se rapprocher des entreprises neuchâtelaises ayant un nombre d'employés supérieur à 200 personnes. L'objectif est de mieux les orienter vers l'élaboration de solutions de mobilité durable pour le personnel d'entreprise, afin que ces entreprises soient plus nombreuses à participer à ce type de distinction.

RER-TransRUN

Le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil "Agglomération et RER neuchâtelois" a été mis en consultation par le service des transports début 2012. Il a pu passer toutes les étapes dans des délais extrêmement courts pour être accepté par le Grand Conseil en deuxième lecture le 26 juin (voir chapitre 1.4 ci-avant). Cela reste un succès pour le service des transports et ses partenaires (TransRUN SA qui a piloté l'élaboration du rapport, le service de l'aménagement du territoire, le service juridique et le service financier).

L'engagement du service des transports a été très important durant la campagne avant la votation: participation à toutes les séances d'information du Conseil d'Etat dans les districts, sollicitations pour de nombreuses conférences et débats, réponses aux nombreuses questions des citoyens (par courriel ou téléphone), etc.

Suite à la votation, la grande majorité de la classe politique était d'avis qu'un simple assainissement de la ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ne résoudrait pas les problèmes de mobilité. Le service des transports et TransRUN SA ont alors collaboré afin de faire des propositions au Conseil d'Etat dans le but de démarrer des études pour des alternatives au RER-TransRUN (organisation, contenu, déroulement des études, gouvernance).

Il est encore à relever que les études de l'avant-projet du TransRUN auront coûté moins cher que prévu, puisque le solde de 665.000 francs du crédit d'engagement de 6,6 millions de francs, qui n'avait pas encore été versé à TransRUN SA, ne sera pas dépensé.

Planification de l'offre de prestations

Trafic longue distance

CFF grandes lignes a introduit en Suisse romande les horaires Romandie 2013. Les régio-express circulent à une cadence à la ½ heure entre Lausanne et Genève, prestation assurée grâce à l'arrivée de 13 rames Duplex Regio CFF. Par la suppression des arrêts de Morges et Nyon, le temps de parcours est réduit de 4 minutes entre Neuchâtel et Genève pour les trains grandes lignes ICN sur le Pied-du-Jura. Cette accélération est nécessaire à la mise en place de l'offre précitée. A l'exception de quelques trains le matin et le soir, les relations directes entre Neuchâtel – Morges/Nyon ne sont plus possibles. Elles passent désormais par un changement à Lausanne avec une durée de voyage rallongée d'une vingtaine de minutes pour une minorité de clients. La majorité des flux de/vers Morges/Nyon sont clairement orientés vers Lausanne et Genève.

Trafic international et transfrontalier

En 2010, la société Lyria a décidé unilatéralement de supprimer un aller-retour entre Berne et Paris via Neuchâtel par manque de rentabilité. Les cantons de Berne et Neuchâtel et la Région Franche-

Comté ont alors mis en place une offre dite de substitution entre Berne – Neuchâtel et Frasne avec correspondance TGV de/pour Paris. Le Conseil d'administration Lyria s'est alors engagé à maintenir cette paire de TGV pour les 5 années à venir, éventuellement plus longtemps, à condition que le déficit des deux trains restants soit raisonnable.

L'ouverture de la ligne à grandes vitesses Rhin-Rhône en décembre 2011 permet de relier Berne et Paris en 4h03 si l'on tient compte du changement en 5 minutes à Bâle, alors que le meilleur temps via Neuchâtel est de 4h33, mais avec l'avantage d'une liaison sans changement. Couplé aux travaux 2012 dans le Jura français qui pénalise la durée du trajet et aux problèmes de réservation en ligne, la relation Berne – Paris par Neuchâtel est en posture délicate. Toutes les autorités concernées de part et d'autre de la frontière attendent des explications claires sur les intentions de la société Lyria.

Quelques améliorations sont néanmoins promises au changement d'horaire de décembre. Les travaux dans le Jura français seront terminés avec le rétablissement des temps de parcours 2011. De nouvelles rames TGV seront progressivement introduites courant 2013 et les liaisons seront prolongées jusqu'à Interlaken. Le service des transports est convaincu que la demande va s'améliorer en 2013 et reste confiant sur la pérennité de cette ligne.

Trafic régional voyageurs

Ligne ferroviaire Neuchâtel – Le Locle

Suite aux résultats du mandat de planification, il n'est techniquement plus possible d'améliorer l'offre entre les Montagnes neuchâteloises et Neuchâtel. Une augmentation de 15% de la charge maximale transportée de 2010 à 2011 est constatée.

Pérennisation de la ligne 10 prolongée de Peseux à Bôle via Colombier

Au terme d'une période d'essai de 2 ½ ans, le prolongement de la ligne 10 de Peseux à Bôle entre définitivement dans l'horaire des transports publics avec une amélioration supplémentaire de l'offre entre Neuchâtel et Peseux. Cette réalisation est issue du Contrat d'agglomération COMUL signé fin 2007 entre l'Etat et les communes de l'agglomération de Neuchâtel dans le cadre du RUN (Réseau urbain neuchâtelois).

Au terme de la période d'essai, il est apparu que les effets de la circulation automobile perturbent régulièrement la tenue des horaires de la ligne 10. Le client est parfois contraint de partir 30 minutes plus tôt de la maison si une correspondance doit être assurée à la gare. De ce fait, certaines courses aux heures de pointe sont suffisamment chargées pour justifier une cadence ¼ heure sur ce tronçon.

Ligne ferroviaire Neuchâtel – Travers Buttes/Pontarlier

Avec de nombreux postes de travail en création durant les années à venir, les besoins en mobilité de la région Val-de-Travers évoluent. Les transports publics et la ligne ferroviaire sont là pour répondre à ces nouveaux besoins et à les anticiper. Actuellement, le flux principal des voyageurs est clairement orienté vers l'agglomération de Neuchâtel et le centre ville en particulier. La cadence est renforcée (cadence ½ heure) le matin dans le sens du flux et inversement le soir.

Dès 2013, la cadence ½ heure est offerte dans les 2 sens et sera étendue en soirée. Au total, ce sont 4 trains supplémentaires qui permettront aux pendulaires de l'agglomération de Neuchâtel d'aller travailler à Fleurier à une cadence ½ heure aux heures de pointe, alors qu'elle n'est actuellement que toute les heures.

Dans le même esprit, les travailleurs français en provenance de Pontarlier sont également visés au prochain changement d'horaire. Au départ de Pontarlier à 6h51, un train supplémentaire descend à Travers pour ensuite remonter le vallon jusqu'à Fleurier en desservant les arrêts de Couvet et Môtiers. Une correspondance est offerte à Travers pour les pendulaires travaillant à Neuchâtel. Combinées aux relations bus entre Pontarlier et Fleurier, il sera possible de venir travailler en suisse en transports publics depuis la région de Pontarlier.

Nouvelle ligne de bus entre Fleurier – Travers et Les Ponts-de-Martel

La desserte actuelle en transports publics entre les Montagnes neuchâteloises et la commune de Val-de-Travers n'est pas concurrentielle par rapport à la voiture. Le trajet en train entre Fleurier et La Chaux-de-Fonds via Neuchâtel dure 1h20 en moyenne, alors qu'il n'est que de 50 minutes en

voiture. La ligne de bus CarPostal Fleurier – La Brévine – Le Locle avec correspondance au Col-des-Roches offre une alternative efficace, mais uniquement pour la localité de Fleurier.

En partenariat avec les conférences régionales des transports des Montagnes neuchâteloise et la commune de Val-de-Travers, une nouvelle ligne de bus entre Fleurier – Travers – Les Ponts-de-Martel permet de relier la commune de Val-de-Travers et La Chaux-de-Fonds en 58 minutes. L'offre retenue comprend 3 allers-retours, du lundi au vendredi, entre Fleurier et Les Ponts-de-Martel. Les correspondances sont optimisées avec les trains en direction ou en provenance de La Chaux-de-Fonds. La clientèle cible se veut pendulaire, les horaires retenus doivent répondre à ses besoins spécifiques, tout en maintenant une complémentarité avec les courses existantes entre Fleurier et Le Locle via La Brévine.

Conformément à la loi cantonale sur les transports publics, cette nouvelle ligne est soumise à une période d'essai de 3 ans avec un financement direct des communes concernées. La pérennité de cette ligne dépendra de la fréquentation après la période d'essai.

Amélioration progressive sur les réseaux urbains

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

- **Densification de l'offre et optimisation des horaires des lignes urbaines à Neuchâtel**

La desserte urbaine entre la gare CFF de Neuchâtel et La Place Pury est au centre des améliorations proposées au prochain changement d'horaire. Actuellement, les lignes 7, 9 et 9b assurent cette desserte mais ne répondent pas toujours aux besoins des clients. A titre d'exemple, à certaines heures, 2 courses se suivent à 2 minutes d'intervalle pour ensuite laisser un trou de 8 minutes, ce qui pénalise lourdement les liaisons gare – Place Pury, particulièrement aux heures creuses lorsque la desserte des lignes est aux 10 minutes.

Les horaires de la ligne 9 seront adaptés en journée et complétés par une desserte supplémentaire de 22h30 à 0h00 (0h30 les samedis), afin d'offrir une cadence ¼ heure entre les 2 pôles gare - Place Pury en optimisant les correspondances avec les trains.

- Amélioration de l'offre au Locle pour le secteur du Verger (4 paires courses supplémentaires)
- Bus supplémentaire dans l'exploitation de la ligne 2 Charrière – Combe-à-l'Ours à La Chaux-de-Fonds pour stabiliser les horaires

L'augmentation généralisée du trafic pénalise la vitesse commerciale des transports publics. L'introduction d'un bus supplémentaire doit permettre de stabiliser les horaires et améliorer la ponctualité de cette ligne urbaine.

- Introduction de la cadence ½ heure les samedis pour les lignes 10-11-12 à La Chaux-de-Fonds
- Réduction de l'offre de la ligne 5 Tourbillon à La Chaux-de-Fonds

D'entente avec la ville de La Chaux-de-Fonds et au vu de la très faible fréquentation de la ligne aux heures creuses, 16 allers-retours sont supprimés de 8h00-11h15 et de 13h30-15h45. Cette adaptation permet de financer en partie les améliorations du réseau urbain en ville de La Chaux-de-Fonds.

Mandat de planification de l'Arc jurassien

Le rapport final du groupe de travail mandat de planification a été rédigé début 2012. Dans l'attente des résultats des votations RER-TransRUN, le groupe de travail ne s'est que peu réuni. La collaboration sera poursuivie en 2013, sur la base des réflexions du canton concernant la recherche d'alternatives au RER – TransRUN.

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 SA, BLS SA et TPF SA. L'objectif de ce groupe de travail est de définir un concept d'offre répondant aux attentes des 4 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. Le bureau SMA et associés, mandaté par les 4 cantons partenaires, vient de terminer les études concernant le secteur. Un rapport final est en cours d'élaboration. Pour le canton de Neuchâtel, la volonté de développer une offre régio-express cadencée à la ½ heure passe par des investissements en ligne, réalisable d'ici à 2018 (amélioration du point de croisement de Müstschmier, tunnel double voie de Rosshäusern) et surtout par l'amélioration de la capacité de la gare de Berne qui elle n'est pas prévue avant 2025.

Les projets Qualité, Mobilité combinée

"INDONE"

Ce projet complexe planifié sur 3 ans a été clôturé dans les délais à fin décembre. L'Etat dispose à présent d'un système d'informations décisionnelles puissant permettant d'analyser précisément l'utilisation des prestations de transports publics et de les piloter de manière plus efficace à l'avenir.

Le système INDONE offre une plate-forme consolidée et cantonale garantissant la qualité des indicateurs pour toutes les demandes de données statistiques sur les prestations offertes, ainsi que leur utilisation par les usagers. Les indicateurs qui sont produits seront utilisés à présent pour l'évaluation des lignes de tests, des mandats d'étude de bureau d'ingénieurs, ainsi que des conventions d'objectifs à négocier avec les entreprises de transports concessionnaires.

"Système d'information géographique (SIG) Mobilité"

Pour pouvoir cibler et suivre quantitativement des objectifs de transfert modal mentionnés dans la fiche A-21 du Plan Directeur Cantonal, le périmètre initial du *projet ResoVelo* a été étendu à la gestion de l'ensemble des données de mobilité.

Le but est de mettre sur le guichet cartographique du système d'information du territoire neuchâtelois, l'ensemble des réseaux de mobilité d'ici à fin 2013. Le guichet proposera alors toutes ces couches sous le thème "Mobilité".

Ce travail de clarification et de consolidation des données demande une collaboration étroite entre les services de l'Etat (par exemple le service des transports, le service des ponts et chaussées, le service du système d'information du territoire neuchâtelois) et les services ad hoc des 3 villes du RUN (par exemple le service de la mobilité, le service des routes, le service de la police).

Le bilan de l'état d'avancement de la plate-forme SIG en termes de cartes SIG et d'établissement de processus maîtrisés de gestion des données se trouve ci-dessous:

	Carte SIG	Processus de gestion des données
Lignes de transports publics	OK	OK
Arrêts de transports publics	OK	OK
Routes cantonales	OK	OK
Routes communales	OK	À déterminer
Itinéraires cyclables utilitaires sur routes cantonales	OK	À déterminer
Itinéraires cyclables utilitaires sur routes communales	En cours	À déterminer
Parking vélo	OK	OK
Parking d'échange P+R (Ride/Rail)	OK	À déterminer

Action "Anti-Smog"

L'action testée avait pour objectif de participer aux efforts de réduction de la pollution excessive de l'air à l'ozone et aux particules fines pendant la période du smog estival, soit de juin à août.

Cette initiative visait à réduire le nombre de voitures en circulation. En contrepartie du dépôt des plaques de circulation pendant un mois, elle offrait une alternative financièrement très alléchante. L'action ciblait en particulier les conducteurs domiciliés dans l'agglomération RUN utilisant peu les transports publics, ainsi que la 2^e voiture des ménages.

Le bilan de cette action test a été mitigé:

(+) La mise en place de l'action a été un succès avec la collaboration efficace d'un large partenariat (par exemple le service cantonal des automobiles et de la navigation, le service des ponts et chaussées, le service de l'environnement, les représentants des villes du RUN, la police cantonale, la police de la ville de Neuchâtel et l'Onde Verte).

(+) Plusieurs hypothèses ont pu être vérifiées grâce à une analyse poussée du profil des adhérents.

(-) Malheureusement l'action n'a pas rencontré le succès escompté, puisque seulement 107 dépôts de plaque ont été enregistrés au service cantonal des automobiles et de la navigation.

Néanmoins sachant qu'il faut mener une nouvelle action deux fois pour évaluer objectivement de son succès, le service des transports va proposer des améliorations du concept initial au Conseil d'Etat.

"Système fédéral de contrôle de la qualité"

Lancé en 2010, ce projet est géré par l'Office fédéral des transports. L'objectif de la Confédération est la mise en place d'une base de données fédérale sur trois indicateurs de qualité considéré comme important sur tous les réseaux de Suisse:

1. Ponctualité.
2. Propreté.
3. Sécurité.

Le canton de Neuchâtel est pilote pour la région ouest de la Suisse. L'objectif est de pouvoir compléter à moindre frais les 34 autres critères de qualité que le canton a évalués sur les réseaux urbains des 3 villes en 2010. Ensemble, ils permettront de définir avec les communes les seuils de qualité que les entreprises de transports devront atteindre dans leurs objectifs 2014-2015.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Nouveautés

Nouvelle clé de répartition basée sur la demande:

Les recettes de la vente de titres de transports seront réparties dorénavant selon la fréquentation réelle des lignes de transports publics.

Partenariat avec le canton:

La CTNE a été un partenaire actif dans l'élaboration de la nouvelle action Anti-Smog.

Ventes

Au niveau des ventes de titres de transports, l'année 2012 est marquée par une faible augmentation des ventes d'abonnements mensuels et hebdomadaires (+2.1%) et une faible diminution des abonnements annuels (-0.3%).

Le chiffre d'affaire de l'ensemble des produits Onde Verte a augmenté faiblement d'environ 2.2% par rapport à 2011 (abonnements, cartes multi-courses, billets individuels, cartes 24h).

La vente de titre de transports Onde Verte commence à stagner malgré l'attractivité des tarifs proposés par rapport aux autres communautés tarifaires de Suisse. Une amélioration de la qualité des prestations sera mise en place avec certaines entreprises de transports en 2013.

Tarifs et zones

Suite à l'augmentation nationale du prix du sillon, le canton a accepté l'augmentation tarifaire proposée par la CTNE pour couvrir ces coûts supplémentaires. Les tarifs vont augmenter de +5.3% pour l'année 2013.

Sur l'axe Neuchâtel – Pontarlier, la reconnaissance mutuelle des abonnements mensuels "TransVal" couvre maintenant la ligne du bus et la ligne de train.

Les zones 10 et 20 ne sont pas adaptées à la réalité de l'espace urbain et suburbain du réseau urbain neuchâtelois. Le canton a donc mandaté la CTNE afin d'étudier pour 2014 le nouveau périmètre d'un billet "1 zone" couvrant les centres urbains et permettant à terme de combiner ce titre avec un billet de P+R ou d'emprunt d'un vélo en libre-service.

1.6. Perspectives 2013

Préparation offre 2013

Les moyens financiers de la Confédération pour le trafic régional voyageurs se maintiendront à un niveau stable pour toute la Suisse et également pour le canton de Neuchâtel. L'augmentation prévisionnelle de la quote-part est de 0.5% par rapport à 2012.

La situation pour les offres 2013 est particulière, car deux grands changements doivent être intégrés par les prestataires de transport. Le premier concerne l'augmentation du prix du sillon devant permettre aux gestionnaires de l'infrastructure d'augmenter leurs recettes et améliorer le degré de couverture. En contre-partie, il a été décidé que ces coûts supplémentaires pour les transporteurs seraient dans une très large partie compensés par une augmentation du prix du billet et des abonnements. Les clients participeront dans une plus large mesure au financement des chemins de fer privés, mais les effets de cette augmentation tarifaire sur la demande ne sont pas encore identifiables (éventuelle baisse de la demande suite à l'augmentation des tarifs). Les entreprises sont également supposées compenser la hausse du prix du sillon par des gains d'efficacité.

Financement de l'infrastructure ferroviaire des chemins de fer privés

Sur la période 2011-2012, le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés était assuré par le crédit-cadre cantonal 2007-2010 (ce dernier a été prolongé jusqu'en 2012) et par le crédit d'engagement fédéral 2011-2012. La période 2011-2012 était considérée transitoire et devait déboucher à terme vers des conventions quadriennales sur la période 2013-2016 pour se calquer sur le modèle de financement des infrastructures ferroviaires CFF.

Des plans d'investissement ont été présentés par les entreprises concernées (TransN, BLS, CJ) et ont été négociés avec les cantons commanditaires ainsi qu'avec la Confédération. Afin d'assurer le financement des infrastructures ferroviaires des chemins de fer privés, le Conseil d'Etat va faire une demande de crédit d'engagement au Grand Conseil en début d'année 2013. Les besoins des entreprises en indemnités de prêts s'élèvent à 14,7 millions de francs et couvrent également les besoins pour les adaptations aux normes de la loi sur les handicapés. La reconnaissance financière de ces travaux se fera au travers de la signature de conventions sur les prestations et comprendra également l'étalement du versement des indemnités d'exploitation et d'amortissement. Il faut relever qu'aucune nouvelle négociation avec les entreprises n'est prévue durant les quatre ans et que les plans d'investissement proposés par les entreprises sont contraignants.

Alternatives au RER-TransRUN

Comme mentionné au chapitre 1.5 ci-dessus, il y a une quasi unanimité dans la classe politique neuchâteloise pour étudier un nouveau projet. Lors d'une rencontre le 12 novembre 2012 avec une délégation neuchâteloise emmenée par Monsieur le président du Conseil d'Etat Philippe Gnaegi, Madame la conseillère fédérale Doris Leuthard a salué cette volonté et encouragé le gouvernement à présenter un nouveau projet dans les deux ans, afin de ne pas perdre le bénéfice des fonds liés à la rénovation de la ligne actuelle. Des contacts avec des fonctionnaires de la Confédération ont par ailleurs permis de constater qu'une contribution via le fonds d'infrastructure pour les projets d'agglomération de deuxième génération n'était pas exclue. La Confédération a en effet pris près de deux ans de retard et les discussions politiques au parlement sur ces projets sont, semble-t-il, prévues dans le courant de 2015. Par ailleurs, une porte semble s'entre-ouvrir pour une contribution financière via le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Cette ouverture s'explique notamment par la fixation de nouvelles priorités du côté de la Confédération.

Il faut donc avancer rapidement dans les études, le délai de deux ans étant très court pour proposer un nouveau projet, vraisemblablement sous la forme d'un concept global de mobilité à l'échelle du canton.

FAIF

A partir de 2017, le financement de l'infrastructure ferroviaire sera soumis à des changements importants. En effet, le Conseil fédéral a présenté aux Chambres fédérales un nouveau programme FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Le dossier a été approuvé par le Conseil des Etats, il doit encore l'être par le Conseil national et finalement être soumis en votation populaire, vraisemblablement d'ici 2014. L'étape d'aménagement retenue jusqu'à présent s'élève à 6,4 milliards de francs. Le financement de l'infrastructure ferroviaire devrait être plus simple et plus clair: les coûts de maintien de l'appareil de production, de l'exploitation et de l'aménagement seront couverts à l'avenir par un fonds unique, le fonds d'infrastructure ferroviaire FAIF. Une participation financière accrue des cantons, mais aussi des clients et pendulaires, est attendue pour assurer le financement des coûts du maintien de l'appareil de production, mais aussi le financement des aménagements. Cette participation financière supplémentaire des cantons s'élèvera à 200 millions de francs par an et prendra certainement la forme d'un financement des aires d'accueil dans les gares. En contrepartie, la Confédération prendra à sa charge le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés.