

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)

DDTE

Date

30 novembre 2023

Numéro

23.260

Heure

23h19

Auteur-e(-s) : Groupe Vert'Libéral-Le Centre

Titre : Santé financière et pérennité de transN : notre compagnie de transport est-elle au bord de la faillite ?

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

Le Conseil d'État, vu sa position prépondérante dans l'actionnariat des Transports publics neuchâtelois (transN), est prié de développer un état des lieux de notre compagnie de transport neuchâteloise, notamment en ce qui concerne sa santé financière et les pistes permettant sa pérennisation. En particulier, les auteurs de l'interpellation souhaitent obtenir des réponses aux questions suivantes :

1. Quelles sont les raisons qui expliquent la détérioration importante de la santé financière de transN ?
2. Quelles sont les pistes envisagées pour stabiliser la situation et permettre à transN de poursuivre ses missions et d'anticiper les défis à venir ?
3. Le recrutement de personnel pourrait-il être impacté ?
4. Quels éventuels leviers fédéraux le canton peut-il activer ?
5. Comment assurer que transN puisse assumer le renouvellement de son matériel tout en garantissant une desserte de qualité, attractive pour toutes et tous ?

Dans l'optique de l'amélioration et de la consolidation de la situation de transN, le Conseil d'État peut-il aussi faire le point sur les éléments suivants :

6. Où en est le report modal et quelle est sa progression dans le canton de Neuchâtel (cf. mesure A_21 du plan directeur cantonal) ? Existe-t-il des indicateurs chiffrés ?
7. En attendant la ligne directe, quelle est la vision cantonale de mobilité en transports en commun ?

Les auteurs remercient d'avance le Conseil d'État pour ses réponses.

Développement (commentaire aux questions) :

Un risque de faillite, osons le terme.

Cette interpellation fait suite aux nouvelles inquiétantes relayées par la presse, le 29 novembre dernier, quant à la santé financière calamiteuse de transN. On y apprend que les recettes sont en recul en comparaison avec 2019. Le Covid-19 explique un trou d'air, mais cela ne représente pas l'entier de la situation. Cette annonce fait aussi suite aux multiples informations qui ont défrayé la chronique dernièrement : questions de desserte nationale et de tarification de nos réseaux de transport, horaire 2025, hausse des tarifs et mauvais signaux fédéraux notamment. À l'heure où transN renouvelle son matériel roulant, la situation est préoccupante. Comment en est-on arrivé là ?

Des explications et pistes de réflexion s'imposent, en particulier au vu des objectifs affichés : l'époque est à une société moins dépendante de la mobilité individuelle, cela afin d'atteindre les objectifs climatiques voulus par notre canton à l'orée de 2040. Avec cette annonce surprenante et inquiétante, le canton semble plutôt aller à l'envers de ce qui est visé. On peine à voir venir une réelle politique cantonale de report modal, malgré les bonnes intentions affichées dans le plan directeur. Un renforcement de la santé de transN est donc indispensable pour le futur de notre région : c'est afin de rassurer la population que cette interpellation est déposée.

Source :

<https://www.rtn.ch/rtn/Actualite/Region/20231129-TransN-a-mal-a-ses-finances.html>

Souhait d'une réponse écrite : OUI

Demande d'urgence : NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) :		
Maxime Auchlin		
Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Brigitte Leitenberg	Jennifer Hirter	Mireille Tissot-Daguette
Magali Brêchet	Caroline Plachta	Sarah Pearson Perret
Aël Kistler	Pierre-Yves Jeannin	Sébastien Marti
Manon Freitag	Michelle Grämiger	Blaise Fivaz
Nathalie Schallenberger	Laurent Suter	

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 30 septembre 2024

Question 1

La situation financière de transN s'est effectivement dégradée ces dernières années. Une importante augmentation du besoin en indemnités (subventions de l'État, des communes et de la Confédération) a été constatée.

En se basant sur les années de référence 2020-2021, l'augmentation des indemnités est de +7,4 millions de francs pour les années 2022-2023, et de +12,1 millions de francs pour 2024. Au total, une augmentation d'indemnités de 19,5 millions de francs, soit +42% du niveau d'indemnités depuis 2021. Notons que pour la même période, les autres entreprises de transport actives dans le canton ont vu leurs indemnités augmenter dans une fourchette de 5% à 15%. Une hausse du besoin en indemnités est encore annoncée pour 2025-2026. À noter que ces augmentations ne découlent pas d'un fort accroissement de la desserte. Elle n'a progressé que modestement ces trois dernières années.

Malgré ces importantes augmentations du niveau d'indemnité, transN a fait des pertes ces dernières années, ce qui a conduit à une diminution de ses fonds propres. L'article 725 CO n'est toutefois pas engagé à ce stade. Le canton a néanmoins procédé à un prêt relais pour assurer les liquidités de la société. En parallèle, le canton a régulièrement fait part de ses vives préoccupations quant à l'évolution de la situation, jusqu'à exiger la réalisation d'audits.

Selon nos informations, les raisons des augmentations sont, entre autres, le prix de l'énergie, l'inflation, l'absence de réserves suite à la crise Covid, le renouvellement du matériel roulant, mais aussi des raisons plus endogènes et structurelles qui font maintenant l'objet d'un examen complémentaire approfondi.

Question 2

Fort de ce constat, le canton a lancé dès 2022 un audit externe de plausibilisation des coûts. L'existence de ces besoins supplémentaires a pu être vérifiée et documentée. Courant 2023, au vu de la nouvelle augmentation du besoin en indemnités de transN, un nouvel audit a été lancé sur les coûts analytiques de production de la société. Ce dernier est en phase de finalisation et doit permettre, en plus de la plausibilisation, de comprendre les raisons des surcoûts annoncés, puis finalement de prendre les mesures nécessaires. Nous tenons à préciser ici que la conduite opérationnelle de la société reste de sa propre compétence.

Il est encore trop tôt pour préciser les mesures qui seront retenues. En effet, en lien à l'audit, des travaux stratégiques et opérationnels seront menés entre l'État et transN pour prendre les décisions utiles à l'assainissement et la consolidation de la société. De nouvelles collaborations et synergies seront par ailleurs recherchées.

Pratiquement, un rapport sur l'assainissement et la recapitalisation de transN sera transmis au Grand Conseil à l'été 2025. L'assainissement de la société est une condition à sa recapitalisation.

Question 3

Le recrutement de collaborateur-trice-s chez transN n'a à notre connaissance pas été impacté à ce stade.

Question 4

La Confédération a jusqu'à présent également augmenté son niveau d'indemnité. Pour rappel, le trafic régional voyageurs est financé pour moitié par la Confédération. Néanmoins, la baisse progressive des taux de couverture en raison de l'augmentation des coûts a déjà conduit deux lignes aux limites des conditions de prise en charge par la Confédération, ce qui est particulièrement problématique pour les finances cantonales et communales. Par ailleurs, le programme d'économie de la Confédération mettra d'autant plus de pression sur les cantons et les sociétés de transport en matière de trafic régional.

Question 5

Comme déjà indiqué, l'audit en cours doit permettre des mesures d'assainissement. Ceci est le prérequis pour développer l'offre en transports publics dans de bonnes conditions. Le canton a néanmoins déjà lancé des travaux importants avec l'établissement d'un diagnostic dans le cadre de l'actualisation du plan directeur cantonal TP partie

bus. Les concepts bus pour 2030 et 2040 ont été établis. Ils seront mis en consultation auprès des communes après l'assainissement de transN, réalisé, en principe, au 2^e semestre 2025. Pour ce qui est du matériel roulant, il continue d'être renouvelé au gré des réels besoins.

Question 6

Le diagnostic effectué par des experts externes montre que la qualité de desserte est bonne dans le canton en comparaison interrégionale. La part modale peut cependant être améliorée, en particulier dans les Montagnes et le Val-de-Travers. Nous vous renvoyons au dit rapport sur le site du service des transports :

https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCTR/Documents/plan_directeur_cantonal_transports_publics_partie_bus_diagnostic_240213.pdf

[Les parts modales sont publiées dans le cadre du Rapport sur l'aménagement 2023 \(RAT 2023\).](#)

Question 7

Les travaux concernant l'actualisation du plan directeur bus vont se poursuivre pour les horizons 2030 puis 2040. Comme déjà indiqué, le prérequis est l'assainissement financier de transN. Par ailleurs, de nombreuses infrastructures de la stratégie Mobilité 2030 sont réalisées, en voie de l'être ou planifiées : haltes des Forges, de l'Orée-du-Bois et de Boudry-Perreux. L'horaire CFF 2025 prévoit la diamétralisation de la ligne régionale Bienne-Neuchâtel-Yverdon à l'heure, puis à la demi-heure dès 2030. La grande ligne Neuchâtel-Renens-Lausanne passera elle à la demi-heure dès 2025. Ces infrastructures et l'évolution d'horaire renforceront la qualité de desserte régionale. Mais c'est bien l'avènement de la ligne directe pour 2035-2040 qui permettra une transformation majeure de la qualité de desserte avec la cadence au quart d'heure entre Neuchâtel, Cernier, La Chaux-de-Fonds et Le Locle.