



**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret
portant octroi d'un crédit
de 1.356.500 francs
en faveur du renforcement
des installations de sécurité ferroviaires
des Transports régionaux neuchâtelois (TRN)
et des Transports en commun de Neuchâtel
et environs (TN)**

(Du 16 mai 2001)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

Le présent rapport a pour but de vous présenter trois projets liés aux installations de sécurité des chemins de fer, dont la réalisation, reportée depuis quelques années, devient à présent absolument nécessaire afin de renforcer la sécurité des trains sur les lignes de trafic régional dans notre canton. De plus, plusieurs accidents liés à l'absence des dispositifs envisagés sont survenus récemment; des cas similaires pourront à l'avenir être évités avec la réalisation des travaux envisagés.

Ces trois projets sont les suivants:

- a) l'installation d'un passage à niveau au lieu-dit La Presta, à Couvet, sur la ligne de chemin de fer des TRN entre Travers et Couvet;
- b) la mise en service d'un dispositif d'arrêt automatique des trains (ZUB) sur le matériel roulant à voie normale des TRN, circulant entre Neuchâtel et le Val-de-Travers;
- c) la modernisation des installations de sécurité à la station d'Auvernier, sur la ligne ferroviaire régionale Neuchâtel - Boudry des TN;

Afin de permettre aux compagnies de réaliser ces améliorations techniques, le Conseil d'Etat demande au Grand Conseil l'octroi d'un montant de 1.356.500 francs, à titre d'aide pour le financement des projets susmentionnés.

2. BASES LÉGALES

2.1. Adaptation des passages à niveau

Les dispositions fédérales stipulent que lorsqu'un changement doit être apporté à un passage à niveau, notamment par l'adaptation des installations de sécurité, l'entreprise de chemin de fer et le propriétaire de la route, en l'occurrence le canton, se répartissent les coûts découlant de l'ensemble des modifications, à raison respectivement de 25 % et 75 %.

2.2. Investissements dans les entreprises de transport

La réforme des chemins de fer entreprise en 1996 par la Confédération prévoit l'uniformisation du mode de financement des investissements dans les entreprises de transport exploitant des lignes de trafic régional voyageurs (TRV).

A ce titre, et par le biais de l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF), la Confédération et les cantons peuvent accorder des contributions aux entreprises de transport souhaitant aménager des installations et des équipements destinés à augmenter la sécurité de leur exploitation. La clé de répartition des coûts, fixée par l'Office fédéral des transports (OFT), prévoit une participation de 62 % à charge du canton de Neuchâtel.

3. DESCRIPTION DES PROJETS

3.1. Passage à niveau de La Presta (TRN)

Le premier projet consiste en l'installation de signaux lumineux d'avertissement ainsi que de barrières de sécurité sur le passage à niveau actuellement non gardé de La Presta, à Couvet. Ce point de croisement entre la route et le rail souffre d'une très mauvaise visibilité, surtout pour les automobilistes provenant du site, et ne dispose à l'heure actuelle d'aucune protection physique pouvant empêcher l'automobiliste inattentif de s'engager sur les voies au moment de l'arrivée d'un convoi ferroviaire. Il n'est équipé que du marquage minimum, à savoir une croix de Saint-André fixée de part et d'autre du passage à niveau. Un accident mortel s'est produit le 25 janvier 2000, lorsqu'une voiture a franchi les voies alors qu'un train surgissait.

Le site de La Presta s'est également passablement développé ces dernières années, générant un trafic routier traversant la ligne de chemin de fer toujours plus important.

Hormis les activités touristiques qui s'y déroulent dans le cadre de la visite des anciennes mines d'asphalte (affluence de véhicules privés et d'autocars), il faut relever la mise en service, au sud de la voie de chemin de fer, du Centre d'instruction de la protection civile et des sapeurs pompiers, destiné à des exercices d'entraînement. Les bureaux et les salles de théorie liées à ces

deux activités se trouvant de surcroît au nord des voies, dans le village de Couvet, des véhicules routiers traversent régulièrement la ligne ferroviaire.

Un centre de déchiquetage du bois a également été ouvert au sud de la voie de chemin de fer en 2000, engendrant le passage régulier de camions livrant le bois brut et évacuant les copeaux après le déchiquetage. La quantité de bois transitant par le site est estimée à environ 800 tonnes par année.

Etant donné le trafic routier grandissant dans le secteur et la circulation quotidienne de dizaines de trains, sans compter les convois de renfort et de marchandises, le Conseil d'Etat estime urgent d'installer un passage à niveau équipé de barrières de sécurité à ce point de croisement.

Le coût des investissements prévus par les TRN est le suivant :

	Fr.
Financement par l'entreprise TRN (25%)	106.000.—
Financement par le canton (75%)	<u>318.000.—</u>
Total	<u>424.000.—</u>

3.2. Dispositif d'arrêt automatique des trains (ZUB)

Le deuxième projet concerne l'accès des véhicules TRN au réseau CFF, notamment entre Auvernier et Neuchâtel, section particulièrement chargée et empruntée par les trains directs (IR, ICN) de la ligne du Pied du Jura.

Le dispositif d'arrêt automatique des trains envisagé fait à présent l'objet d'une exigence de l'OFT auprès des entreprises concessionnaires pour le matériel roulant en contact avec le réseau supérieur des chemins de fer. L'encouragement à l'équipement d'un tel dispositif sur les rames ferroviaires des entreprises s'est considérablement renforcé, notamment à la suite de l'accident survenu le 1^{er} novembre 1999 entre un train CFF et une composition du BLS en gare de Weissenbühl (BE), qui a causé la mort de deux passagers; le conducteur d'une rame non équipée du dispositif d'arrêt automatique avait franchi un signal au rouge, alors qu'un train entrait en gare en sens inverse.

Le système ZUB, concerné par le présent rapport, permet précisément dans un cas de figure semblable à celui évoqué ci-dessus, de faire arrêter immédiatement la composition, afin qu'elle ne pénètre pas sur un tronçon (section) protégé par un signal d'arrêt sur lequel se trouve déjà un train. En d'autres termes, le convoi arrêté automatiquement pour non-respect de la signalisation ferroviaire se verra empêché d'accéder à la section déjà occupée, évitant ainsi une prise en écharpe, voire une collision frontale entre les deux compositions.

Au vu du contexte d'évolution de la fréquentation du réseau national, et dans la mesure où les trains en liaison avec le Val-de-Travers empruntent une section particulièrement chargée de la ligne du Pied du Jura entre

Neuchâtel et Auvernier, le Conseil d'Etat soutient le projet d'installation du dispositif d'arrêt automatique sur le matériel roulant des TRN. En plus de renforcer la sécurité, cette amélioration technique permettra également d'augmenter la compétitivité des TRN qui, dans l'éventualité d'une mise au concours de lignes de chemins de fer régionales desservant notre canton, disposeront au même titre que d'autres entreprises de matériel roulant normalisé pouvant accéder à d'autres lignes du réseau ferroviaire.

Le coût des investissements prévus par les TRN est le suivant :

	Fr.
Coût du projet	800.000.—
Dont à déduire :	
Part de la Confédération (38%)	304.000.—
Solde à la charge du canton de Neuchâtel (62%)	<u>496.000.—</u>

3.3. Installations de sécurité à la station d'Auvernier (TN)

Le troisième projet vise à renforcer la sécurité des trains et à améliorer les installations techniques à la station d'Auvernier, à la suite de l'introduction récente de courses supplémentaires sollicitant davantage les installations de cette station.

Equipée du bloc de sécurité simplifié d'origine datant de la mise en service des rames régionales du Littorail en 1981, la station d'Auvernier ne répond plus aux exigences en matière de régulation des chemins de fer, compte tenu de l'augmentation du nombre de passages.

Cette station, qui en tant que gare de croisement principale revêt une grande importance, ne dispose à l'heure actuelle d'aucune signalisation lumineuse avancée permettant des entrées et sorties en marche protégée. En d'autres termes, les trains sont astreints à une vitesse inférieure à celle admise si la station disposait d'une signalisation adéquate. A l'entrée est de la station par exemple, les branchements ne sont pas verrouillés lors du passage d'un convoi. Malgré la présence d'un indicateur de position de l'aiguillage, le conducteur est soumis à une signalisation confuse, dont la mauvaise interprétation n'est pas protégée par le bloc de sécurité, car la signalisation ferroviaire n'est pas liée à la position des aiguillages.

De plus, étant donné le quai d'embarquement situé à proximité du branchement est de la station, le risque de collision ou de prise en écharpe de trains à l'entrée de la station persiste. On rappellera l'accident survenu le 19 janvier 1999, lorsqu'une composition de trois voitures sortit des voies en franchissant l'aiguillage côté est de la station. Le convoi renversa un poteau de soutènement de la ligne aérienne, qui tomba sur les rails à l'emplacement du point d'arrêt du train croiseur. Ce dernier n'étant pas encore en gare, on ne déplora que des dégâts matériels, tout de même conséquents.

Avec la modernisation de ses installations de sécurité, la station d'Auvernier sera équipée d'une signalisation avancée, qui permettra d'une part une meilleure régulation des trains (vitesse contrôlée en fonction de l'occupation des voies), d'autre part permettra un verrouillage des branchements géré par le bloc de sécurité.

Devant l'augmentation des passages des trains en vue de l'Exposition nationale et dans l'optique d'un développement ultérieur de la ligne, le Conseil d'Etat est favorable à la réalisation des travaux envisagés à la station d'Auvernier.

Le coût des investissements prévus par les TN est le suivant :

	Fr.
Coût du projet	875.000.—
Dont à déduire :	
Part de la Confédération (38%)	332.500.—
Solde à la charge du canton de Neuchâtel (62%)	<u>542.500.—</u>

4. RÉCAPITULATION DES COÛTS

Le crédit global sollicité pour couvrir la part du canton de Neuchâtel au financement de ces trois projets, visant à améliorer la sécurité des installations ferroviaires des entreprises TN et TRN, s'établit comme suit :

	Fr.
TRN, passage à niveau de La Presta	318.000.—
TRN, dispositif d'arrêt automatique des trains (ZUB)	496.000.—
TN, installations de sécurité à la station d'Auvernier	542.500.—
Total	<u>1.356.500.—</u>

5. CONCLUSION

Les trois projets décrits dans le présent rapport doivent être réalisés, afin de permettre aux entreprises de transport implantées dans le canton de faire face aux nouvelles exigences liées à l'application des dispositions légales sur les chemins de fer et la sécurité ferroviaire. Par ces améliorations techniques, nous garantirons le maintien des performances de nos lignes de trafic régional.

C'est aussi en disposant de nouvelles installations de sécurité fiables et modernes que nos entreprises de transport seront à même d'intégrer les concepts ressortant de la conception directrice des transports collectifs, votée par le Grand Conseil en octobre 2000.

Compte tenu de ce qui précède, nous vous demandons de bien vouloir prendre en considération le présent rapport et d'adopter le projet de décret ci-après.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 16 mai 2001

Au nom du Conseil d'Etat :

Le président,

Th. BÉGUIN

Le chancelier,

J.-M. REBER

Décret
portant octroi d'un crédit
de 1.356.500 francs
en faveur du renforcement
des installations de sécurité ferroviaires
des Transports régionaux neuchâtelois (TRN)
et des Transports en commun de Neuchâtel
et environs (TN)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
sur la proposition du Conseil d'Etat, du 16 mai 2001,
décède:

Article premier Un crédit de 1.356.500 francs est accordé au Conseil d'Etat en faveur du renforcement des installations de sécurité ferroviaires des Transports régionaux neuchâtelois (TRN) et des Transports en commun de Neuchâtel et environs (TN). Ce montant se décompose de la façon suivante :

	Fr.
TRN, passage à niveau de La Presta	318.000.—
TRN, dispositif d'arrêt automatique des trains (ZUB)	496.000.—
TN, installations de sécurité à la station d'Auvernier	542.500.—
Total	<u>1.356.500.—</u>

Art. 2 L'utilisation du crédit est liée à la condition que la Confédération verse sa contribution pour les projets financés en vertu de l'article 56 LCF.

Art. 3 Le Conseil d'Etat est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 4 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions du décret concernant l'amortissement des différents postes à l'actif des bilans de l'Etat et des communes, du 23 mars 1971.

Art. 5 ¹ Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

² Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président, Les secrétaires,