



**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de
985.000 francs destiné à couvrir la part du canton
de Neuchâtel à la mise en place du système de régulation
standardisé ILTIS sur la ligne Berne – Neuchâtel du BLS
Chemin de fer du Lötschberg S.A.**

(Du 1^{er} décembre 2003)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

L'entreprise BLS sollicite une aide financière de 985.000 francs pour remplacer, sur la ligne Berne – Neuchâtel, son ancien système de régulation du trafic ferroviaire par un nouveau nommé ILTIS. Ce système est compatible et adaptable aux modernisations futures de l'infrastructure ferroviaire. Ce projet, qui s'inscrit dans le cadre de Rail 2000 et du concept RER Berne 2005, permettra une gestion centralisée du trafic, assurant ainsi une meilleure fluidité, sécurité et stabilité horaire des trains. Ce projet intercantonal doit être réalisé pour permettre ensuite d'améliorer les performances de la liaison Berne – Neuchâtel.

1. INTRODUCTION

Le présent rapport a pour but de vous présenter le projet de remplacement de l'actuel système de télécommande tc 3-20 et du système d'annonce numérique des trains ZN 80, actuellement en fonction sur la ligne Berne – Neuchâtel (dite "BN"), par le nouveau système centralisé ILTIS standardisé pour les chemins de fer suisses. Ce projet est nécessaire à la mise en place de l'horaire 2005 correspondant à la première étape de Rail 2000. Il s'inscrit dans le cadre du concept RER Berne 2005, dont le canton de Neuchâtel est partenaire, puisque notre chef-lieu constitue la tête de la ligne S5 de ce RER, desservant par ailleurs Saint-Blaise-Lac et Marin sur territoire cantonal.

1.1. Contexte général

A Berne, les conditions de trafic seront modifiées avec l'introduction de l'horaire longue distance 2005, en décembre 2004. Au niveau régional, cette nouvelle configuration induit la réalisation progressive de nouveaux points de croisement et de tronçons de double-

voie. Les anciennes télécommandes et installations de préannonce des numéros de trains ne sont pas adaptables à ces évolutions de l'infrastructure.

Par ailleurs, les postes d'enclenchement actuels ne peuvent être télécommandés, ce qui, du point de vue économique, n'est pas souhaitable. La gestion centralisée du trafic est aussi nécessaire pour assurer une fluidité accrue des trains, avec en sus une meilleure stabilité de l'horaire.

1.2. Contexte neuchâtelois

Ces éléments intéressent particulièrement le canton de Neuchâtel. En effet, la ligne qui le relie à la ville fédérale, en grande partie à simple voie et sans réserve de capacité, offre aujourd'hui des performances insuffisantes, tant en termes de temps de parcours que de fréquence et de confort. Si ce dernier point est en passe d'être amélioré par la mise en service, en décembre 2004, de voitures climatisées sur les trains directs (RX), le temps de parcours et la fréquence dépendent de la qualité de l'infrastructure. A cet égard, la perspective du doublement prochain du tronçon Anet – Pont-de-Thielle autorisera, dès décembre 2007, un horaire plus favorable, avec un RX dont le temps de parcours Berne – Neuchâtel sera ramené aux environs de 33 minutes contre 40 actuellement, ainsi que l'introduction aux heures de pointe de trains supplémentaires offrant un cadencement à la demi-heure.

Pour rappel, la fréquentation de cette ligne est importante. En effet, les Neuchâtelois qui se rendent quotidiennement en direction de Berne et environs, ainsi que les personnes en provenance de la BN qui travaillent ou étudient à Neuchâtel sont au nombre d'environ 2700.

Le rôle de la ligne Berne – Neuchâtel comme support de la liaison TGV Berne – Paris est à mettre particulièrement en évidence. De fait, aujourd'hui, le TGV perd beaucoup de temps entre Berne et Neuchâtel, puisqu'il nécessite parfois près de 40 minutes pour effectuer le parcours en raison des croisements, alors qu'il aurait la possibilité de le faire en moins de 30 minutes si l'infrastructure était performante. Ce temps de parcours amélioré, additionné à d'autres gains prévus à moyen terme sur la traversée du Jura, permettrait à la ligne TGV par l'Arc jurassien de rester concurrentielle à long terme face aux liaisons futures Paris – Bâle – Berne ou Paris – Genève – Lausanne. Ces dernières, sans une amélioration de la BN, mettraient en danger le TGV Paris – Neuchâtel – Berne, avec pour conséquence la suppression de liaisons directes de notre chef-lieu vers la capitale française.

Cette éventualité aurait bien entendu un impact catastrophique sur les relations économiques de notre canton avec Paris, extrêmement importantes vu les investissements français dans la région neuchâteloise et nos exportations vers la France. En effet, dans les domaines de l'horlogerie, du design, de l'automation et des micro-techniques, massivement orientés vers l'économie mondiale, des liaisons directes et rapides avec la France sont déterminantes.

En plus d'autoriser de nouveaux éléments d'infrastructure et donc de meilleures performances, la télécommande centralisée des installations par le système ILTIS permettra de réaliser des économies d'exploitation. Ainsi, l'indemnité au BLS à charge du canton de Neuchâtel pourra être maintenue dans une proportion supportable pour les finances cantonales.

2. BASES LEGALES

2.1. Investissements dans les entreprises de transport

Les articles 56, 60 et 61 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), du 20 décembre 1957, permettent à la Confédération et aux cantons d'accorder des contributions aux entreprises de transport souhaitant aménager des installations et des équipements destinés à augmenter la sécurité de leur exploitation.

La ligne BN touche trois cantons, ceux de Berne, Fribourg et Neuchâtel, conjointement appelés à participer au financement, ainsi que la Confédération. La clé de répartition entre les cantons demeure la même que pour tous les projets antérieurs sur la ligne BN. Elle prévoit une participation de 15,5% du canton de Neuchâtel. La présente demande de crédit est fondée sur l'article 25 de la loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996.

3. DESCRIPTION DU PROJET

3.1. Généralités

Dans la région de Berne, les CFF remplacent le système de télécommande et d'annonce numérique des trains par un nouveau système centralisé, dénommé ILTIS. Ce système, en service au BLS depuis 1997 à Spiez, donne entière satisfaction. ILTIS qui est entretenu et développé par les CFF, en collaboration avec l'industrie, présente l'avantage d'être compatible avec les développements futurs de l'infrastructure (télécommande de nouveaux aiguillages, signaux, installations de sécurité, barrières aux passages à niveaux, etc.).

La télécommande actuelle tc 3-20 en fonction depuis le début des années quatre-vingt, est parvenue à la limite d'âge et devra être remplacée dans les années à venir. En effet, il n'est plus possible de l'adapter ou d'obtenir des pièces de rechange.

Vu les exigences accrues en matière de sécurisation de la gestion du trafic, les trois lignes du BLS partant de Berne doivent être équipées du système ILTIS.

3.2. Travaux réalisés à ce jour

Les installations de sécurité de Müntschemier, Gampelen et Marin-Epagnier ont été mises en service entre 1999 et 2001. La gestion de ces installations se fait provisoirement à l'aide du système ILTIS restreint depuis Berne Bümpliz Nord.

Ces travaux ont encore pu être financés par le biais d'un crédit d'investissement ordinaire dans le cadre du budget BLS. La suite des mesures de modernisation fait l'objet de la présente demande de crédit.

3.3. Travaux à réaliser sur la ligne Berne – Neuchâtel

Müntschemier, Gampelen, Marin-Epagnier

Complément à l'installation de suivi numérique des trains et de régulation automatique du trafic.

Saint-Blaise-Lac, Gümmenen, Riedbach, Rosshäusern

Adaptation des installations de sécurité pour télécommande par le système de régulation LTIS, mise en place de la nouvelle installation de suivi numérique des trains et de la régulation automatique du trafic.

4. COÛTS ET FINANCEMENT DU PROJET

Le BLS dispose de peu de moyens d'amortissement. Les montants disponibles permettent aujourd'hui seulement le financement des investissements nécessaires au maintien de l'état des installations et à l'adaptation de la hauteur des quais dans les gares régionales. Il n'est donc pas possible d'envisager le financement de ce projet par les seuls fonds propres de l'entreprise BLS. Dès lors l'entreprise sollicite un prêt conditionnellement remboursable en vertu de l'article 56 LCdF. Cela signifie que le remboursement n'est possible que si l'entreprise dégage des bénéfices.

Répartition des coûts:

	Fr.
Part Neuchâtel (15,5%)	984.500.–
Part Berne (37,7%)	2.394.400.–
Part Fribourg (5,5%)	349.300.–
Part Confédération (41,3%)	<u>2.623.100.–</u>
Coût total du projet pour la ligne Berne-Neuchâtel	<u>6.351.300.–</u>

5. CONCLUSION

Le projet intercantonal décrit dans le présent rapport doit être réalisé pour permettre l'adaptation de l'exploitation de la ligne Berne – Neuchâtel aux nouvelles exigences techniques de Rail 2000 et autoriser la mise en service du RER Berne en 2005.

Par ces améliorations, les performances de la ligne Berne – Neuchâtel seront augmentées, ce dont le canton de Neuchâtel a un urgent besoin.

Nous vous demandons donc de bien vouloir prendre en considération le présent rapport et d'adopter le projet de décret ci-après.

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

Neuchâtel, le 1^{er} décembre 2003

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
TH. BÉGUIN

Le chancelier,
J.-M. REBER

**Décret
portant octroi d'un crédit de 985.000 francs
destiné à couvrir la part du canton de Neuchâtel à la mise en place
du système de régulation standardisé ILTIS sur la ligne
Berne – Neuchâtel du BLS Chemin de fer du Lötschberg S.A.**

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu la loi sur les chemins de fer (LCdF), du 20 décembre 1957,

vu la loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 1^{er} décembre 2003

décède:

Article premier Un crédit de 985.000 francs, destiné à couvrir la part du canton de Neuchâtel à la mise en place du système de régulation standardisé ILTIS sur la ligne Berne – Neuchâtel du BLS Chemin de fer du Lötschberg S.A., est accordé au Conseil d'Etat.

Art. 2 L'utilisation du crédit est liée à la condition que la Confédération verse sa contribution, comme il est d'usage pour les projets financés en vertu de l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), du 20 décembre 1957.

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 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le 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,