CREDIT-CADRE 2007-2010 POUR LE TRAFIC REGIONAL 07.043

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 10.600.000 francs destiné à couvrir la part du canton de Neuchâtel pour financer les investissements d'infrastructures en faveur des chemins de fer privés (TRN, TN, BLS et CJ)

(Du 22 août 2007)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Le 25 septembre 2006, les Chambres fédérales ont octroyé pour les années 2007 à 2010 un 9e crédit-cadre de 800 millions de francs pour les contributions d'investissement allouées aux chemins de fer privés en application de l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), du 20 décembre 1957 (RS 742.101). Cette enveloppe représente la part de la Confédération au financement des mesures d'améliorations techniques au niveau de l'infrastructure. Ces fonds ne peuvent être disponibles que si les cantons concernés s'acquittent de leur part. La part à verser par le canton de Neuchâtel est fixée à 50% selon l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR), du 18 décembre 1995 (RS 742.101.2). Pour les années 2007 à 2010 la contribution cantonale se monte ainsi à 10.600.000 de francs.

Les besoins d'investissement portent en priorité sur le maintien de la substance de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et sur la sécurité de l'exploitation. Il s'agit de renouveler des équipements usés et amortis sur le plan comptable, qui, sans remplacement, ne garantiraient plus la sécurité de l'exploitation. Certains équipements à rénover datent encore de la période de construction des lignes.

Ces investissements concernent principalement le renouvellement de l'infrastructure de la voie (tunnels, murs de soutènement, fondation des voies, collecteurs des eaux de surface), de la superstructure (ballast, traverses, voies et appareils de voies), des gares (bâtiments et quais, locaux affectés aux activités du secteur de l'infrastructure), de la sécurisation des passages à niveau, des installations pour la traction électrique (sous-stations et lignes de contacts) et des installations de sécurité et de télécommunications.

Sont concernées par ces investissements les entreprises ferroviaires suivantes: la Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA (TN), les Transports régionaux neuchâtelois (TRN SA), les Chemins de fer du Jura (CJ) et le Berne, Lötschberg, Simplon (BLS SA, anciennement le Chemin de fer du Lötschberg SA). Les Chemins de fer fédéraux (CFF) ne sont pas concernés par le 9ème crédit-cadre étant

donné que l'infrastructure CFF est financée dans le cadre du contrat de prestations conclu avec la Confédération.

En approuvant le 9e crédit-cadre, le Parlement a également admis de nouveaux principes de financement de l'infrastructure ferroviaire. En d'autres termes, les prêts ne seront plus alloués en fonction des objets mais sur la base d'un programme d'investissement pluriannuel. Ce nouveau mode de financement ne remet toutefois pas en cause les anciennes conventions d'investissement qui portent sur des objets en cours de réalisation comme le doublement de la voie entre Berne et Neuchâtel.

Pour répondre à ces nouveaux principes de financement et afin de garantir la pérennité de l'infrastructure ferroviaire dans le canton de Neuchâtel, le Conseil d'Etat, convaincu de l'importance de l'enjeu, recommande la mise en place d'un crédit-cadre cantonal pour couvrir la part cantonale (50%) des dépenses d'investissement.

1. INTRODUCTION

La dernière fois que le Parlement s'est prononcé sur le financement de l'infrastructure ferroviaire des entreprises de transports concessionnaires (ETC), celui-ci a accordé un crédit-cadre de 1,144 milliards de francs pour les années 1993 à 1997. L'allongement de ce crédit-cadre jusqu'en 2007 a entraîné de nombreux reports de projets et aujourd'hui les ETC sont confrontées a un besoin de rattrapage très important. Le 9e crédit-cadre arrive donc avec 10 ans de retard et ne servira qu'au maintien de la capacité de production actuelle et à de rares projets d'extension.

Au niveau cantonal, la dernière fois que le Grand Conseil s'est prononcé sur le financement des ETC, celui-ci a accordé par décret du 29 juin 1993 une enveloppe de 19.000.000 de francs au titre de participation aux améliorations techniques des entreprises de transport. Ce crédit-cadre cantonal a été allongé jusqu'en 2005. Depuis lors, les investissements dans le transport public ont été financés au coup par coup, souvent dans l'urgence et la situation devient très tendue. Il s'agit parfois de parer au plus pressant comme en 2006 lorsque le Conseil d'Etat a accepté un crédit d'investissement complémentaire au budget de 200.000 francs destinés à couvrir la part du canton aux dépenses liées à la réfection urgente de la voie du Littorail. Sans ce crédit urgent l'exploitation du Littorail aurait certainement été remise en cause. Parfois, il s'agit d'assurer la réalisation d'un investissement essentiel pour le développement économique et social de la région à l'image du décret du 28 septembre 2005 portant octroi d'un crédit urgent destiné à couvrir la part du canton de Neuchâtel pour la réalisation des projets de doublement de voie sur la ligne ferroviaire Neuchâtel-Berne.

En approuvant le 9e crédit-cadre, le Parlement fédéral a donc admis l'urgence du maintien de la capacité de production de notre infrastructure ferroviaire. De plus en introduisant de nouveaux principes de financement de l'infrastructure ferroviaire, celui-ci a également admis l'urgence d'une refonte complète du système de financement de l'infrastructure.

Ce nouveau mode de financement correspond dans les grandes lignes aux conventions-programmes qui seront introduites avec l'entrée en vigueur de la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT) en 2008. En effet, à compter du 1er janvier 2008, pour la majeure partie des domaines relevant de la compétence commune entre les cantons et la Confédération, un nouvel instrument de coopération est mis en place: les conventions-programmes. Les conventions-programmes - contrats de prestations pluriannuels - constituent un nouveau concept juridique du droit administratif fédéral qui vise, du point de vue de la Confédération, à établir des programmes au lieu

d'objectifs individuels et à instaurer des contrats dans une logique de partenariat au lieu de décisions individuelles. De plus les conventions-programmes lient la Confédération et les cantons sur des périodes de quatre ans.

Il est prévu que ces contrats pluriannuels soient assortis de crédits-cadres également pluriannuels.

Le 9e crédit-cadre ne correspond pas stricto senso aux conventions-programmes selon la RPT, mais c'est cette logique que nous souhaitons également introduire avec le prochain crédit-cadre cantonal afin d'assurer le financement de l'infrastructure ferroviaire et de garantir sa pérennité.

2. PRINCIPES GENERAUX DU FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

2.1. Remarque préliminaire

Le contenu du chapitre 2 reprend et complète selon les spécificités cantonales, les éléments développés dans le message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales sur le 9e crédit-cadre concernant les contributions d'investissement destinées aux entreprises ferroviaires concessionnaires pour les années 2007 – 2010 (06.027) et les dispositions générales relatives aux conventions de financement de l'infrastructure du 11 janvier 2007 selon la LCdF (voir annexe 1).

2.2. Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Avec l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer le 1er janvier 1999, toutes les entreprises ferroviaires implantées en Suisse ont été obligées de séparer les transports et l'infrastructure sur le plan des comptes et de l'organisation et de tenir des comptes dits par secteurs.

Le secteur de l'infrastructure reçoit pour l'utilisation des tronçons et des gares une redevance: le prix des sillons. L'Office fédéral des transports (OFT) fixe les principaux éléments du prix des sillons. Les conditions cadres actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant tous les coûts d'utilisation de l'infrastructure. Le prix minimal pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a été déterminé sur la base des coûts marginaux standardisés d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes. Pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique fédérale des transports, notamment le transfert du trafic marchandises sur le rail et le service de base en trafic voyageurs, il n'est guère possible d'augmenter aujourd'hui les prix des sillons. L'entreprise de transport ferroviaire (trains voyageurs et marchandises) paie donc un prix réduit. A l'heure actuelle, les revenus du prix des sillons permettent à peine de couvrir un quart de toutes les dépenses d'infrastructure.

2.3. Commande de prestations d'infrastructure

Les produits d'infrastructure ne suffisent ainsi pas pour couvrir les coûts d'exploitation courants et les amortissements de l'infrastructure. La Confédération et les cantons, pour des raisons de politique des transports (garantie de l'accessibilité et de l'approvisionnement de base, etc.), commandent dès lors aux chemins de fer privés les prestations d'exploitation, d'entretien et d'extension de l'infrastructure ferroviaire. Les fonds convenus, sont payés aux gestionnaires d'infrastructure en tant que contributions

d'exploitation et d'investissement. La contribution d'exploitation est calculée d'après les coûts non couverts planifiés résultant de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure.

Les moyens financiers pour les investissements dans le maintien de la capacité des installations existantes et les adaptations aux progrès de la technique et aux besoins de transport en expansion sont fournis aux chemins de fer de deux manières. Ils se voient indemnisés des coûts d'amortissement planifiés par un paiement ad hoc à fond perdu. Ils bénéficient en outre de prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables pour les besoins d'investissement supplémentaires. En principe, les prêts restent dans l'entreprise pour une durée illimitée et ne doivent être remboursés que si les installations financées à ce titre ne servent plus à l'exploitation ferroviaire ou si le volume d'investissement est plus faible que la somme des amortissements. Ils sont donc assimilables à des fonds propres.

Pour les chemins de fer privés, la base légale des prêts est l'article 56 LCdF qui précise que lorsqu'une entreprise souhaite construire ou compléter des installations ou des équipements, ou acquérir des véhicules pour augmenter sensiblement la rentabilité, la capacité ou la sécurité de son exploitation ou prendre des mesures en faveur des handicapés, la Confédération peut octroyer ou cautionner des prêts avec ou sans intérêt ou accorder des contributions.

La part fédérale de ces prêts est fixée par le Parlement dans un crédit d'engagement pluriannuel, dont l'affectation est décrite en termes généraux, sous forme de "crédit-cadre".

2.4. Délimitation par rapport au secteur des transports

Les crédits cadres fédéraux accordés jusqu'ici ont été conçus pour tous les investissements, qu'ils servent au secteur de l'infrastructure ou à celui des transports (matériel roulant, ateliers). La seule différenciation a consisté dans le fait que selon l'arrêté du 12 décembre 1977 (5e crédit-cadre pour la période 1976 – 1980), seuls des prêts remboursables ont été octroyés pour l'acquisition de matériel roulant. Par ailleurs, il a été possible d'accorder des contributions à fonds perdu, bien qu'il ait été nécessaire de les imputer au compte de résultats en tant qu'amortissements directs ou d'investissements non activables et de les financer dès lors au titre des indemnités.

Lorsque la LCdF a été révisée en 1995 et que la réforme des chemins de fer 1 a été introduite en 1999, la subdivision en secteurs a été introduite. Après une période transitoire, le financement du matériel roulant doit définitivement, dès 2001, reposer sur du capital propre et des fonds étrangers soumis à intérêt.

La Confédération admet en revanche toujours que l'infrastructure ferroviaire bénéficie de prêts sans intérêt octroyés par les pouvoirs publics. Le 9e crédit-cadre fédéral est axé entièrement sur le financement de l'infrastructure.

2.5. Délimitation par rapport aux autres instruments de financement

Le financement ordinaire de l'infrastructure ferroviaire se concentre sur le maintien de la capacité et de la sécurité du réseau, alors que les gros investissements d'extension sont garantis par des financements spéciaux. Du côté de la Confédération, ces investissements sont financés par le fonds pour les grands projets ferroviaires, c'est le fonds de financement des transports publics (FTP). Ce fonds FTP est affecté au programme Rail 2000, 1e étape (achevée en décembre 2004) et 2e étape (aujourd'hui: projet ZEB selon l'abréviation de l'intitulé allemand « Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur » pour le développement futur de l'infrastructure du réseau ferroviaire),

les nouvelles transversales alpines par le Lötschberg et le Saint-Gothard, le raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse et les mesures de protection contre le bruit.

Une autre source de financement qui fonctionne en parallèle est disponible pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite. Les versements provenant de cette source ne sont effectués que si l'investissement ne se fait pas de toute manière pour d'autres raisons. Il s'agit dès lors d'un financement subsidiaire.

2.6. Rôle du commanditaire

Aux termes de l'article 49 LCdF, pour l'offre de transport qu'ils commandent conjointement, la Confédération et les cantons indemnisent les ETC des coûts non couverts planifiés. (cf. art. 49, al. 1, LCdF). Cette tâche commune englobe ainsi non seulement la commande des prestations du transport régional des voyageurs (TRV), mais aussi la commande de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire (IS). Ainsi, la Confédération et les cantons concernés commandent en commun les prestations de trafic au sens restreint (TRV), ainsi que l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure (IS) des entreprises ferroviaires concessionnaires (ETC).

Les offres présentant une importance nationale (cf. art. 49, al. 3, LCdF) sont commandées uniquement par la Confédération. Cette disposition a été interprétée au sens des droits acquis, de sorte que la Confédération commande seule, sans participation des cantons, l'exploitation de toute l'infrastructure (IS) des CFF.

2.7. Délimitation du crédit-cadre et contrôle de l'OFT / Processus d'élaboration des conventions / mode de conduite des projets

La convention annuelle d'indemnisation et d'investissement se base sur une planification quadriennale proposée par l'entreprise et adoptée, cas échéant après modifications, par les commanditaires (Confédération et cantons).

Au lieu d'un financement par objet, subdivisé par convention et en application du nouvel alinéa 4 de l'article 49 LCdF, les investissements de renouvellement normaux (rénovations de la superstructure, assainissements des tunnels et des ponts, remplacement des postes d'enclenchement, remplacement des installations de sécurité et radio, etc.) bénéficieront désormais d'un financement annuel pour tout le volume des investissements (réengagement des amortissements et prêts nouveaux).

Cette approche axée sur le pilotage global augmente simultanément les exigences en matière de gestion opérationnelle des entreprises de transport concessionnaire (ETC). Comme les compétences seront les mêmes dans les deux cas, il sera possible de réunir dans un seul document les conventions sur les prestations et les investissements. Cela améliorera la vue d'ensemble et soulignera la conjonction du financement de l'exploitation et celui des investissements. Par la même occasion, on pourra au moins fortement réduire la lacune qui existe au niveau du pilotage des investissements financés par les amortissements.

Le contrôle de l'OFT se limite à la vérification de la réalisation des tâches dans le domaine subventionné, comprise dans les conventions sur les indemnités et les investissements. Ce contrôle des commandes et des subventions a pour objet de vérifier si l'activité opérationnelle des entreprises a l'effet souhaité sur les buts convenus et si les objectifs convenus sont atteints avec un minimum de moyens.

Pour les lignes régionales neuchâteloises cofinancées par le canton, ce contrôle de l'OFT est effectué en collaboration avec l'office cantonal des transports (OCTR) afin d'éviter la duplication des procédures.

Dans le cadre de l'élaboration des conventions entre les entreprises, la Confédération et le Canton, l'OCTR s'assure du respect des dispositions de la loi du 1er février 1999 sur les subventions (RSN 601.8)

2.8. Objectifs prioritaires du 9e crédit-cadre concernant les lignes touchant le canton de Neuchâtel

Le soutien aux transports publics s'inscrit dans la politique des transports conduite tant par la Confédération que par le canton. Il s'agit:

– d'organiser un système global de transports qui assure la mobilité des personnes et des choses en tenant compte notamment des besoins de l'économie, des possibilités financières des collectivités publiques, des exigences de la protection de l'environnement, d'une utilisation rationnelle du sol et de l'énergie ainsi que de la sécurité des usagers de différents moyens de transports;

– d'encourager l'utilisation des transports publics en garantissant une offre de prestations suffisante, dans les limites de la capacité financière des collectivités publiques;

– de coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports avec les objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement;

– de mettre en valeur les fonctions complémentaires des différents modes de transports.

Dans le secteur de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, les objectifs suivants, découlant en particulier des exigences imposées aux entreprises ferroviaires concessionnaires par l'article 17 LCdF, sont visés:

– **Garantir un haut niveau de sécurité**: Compte tenu de ce qui est supportable économiquement et de l'évolution technique, il faut réagir aux risques accrus ou aux nouveaux risques par des mesures appropriées, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel. Il s'agit en priorité d'atteindre les buts suivants: haute protection contre les collisions et les déraillements de trains; amélioration du niveau de sécurité dans les tunnels ferroviaires existants; réduction des risques aux passages à niveau; réduction des risques relatifs à l'accès aux quais et au stationnement sur ceux-ci; réduction des risques dus aux influences extérieures (risques collatéraux); réduction des risques relatifs aux sites contaminés et aux accidents majeurs.

– **Assurer la fiabilité du réseau**: celle-ci a une importance prépondérante tant pour le gestionnaire de l'infrastructure, l'exploitant du secteur transport que pour le voyageur ou l'expéditeur. Une tâche importante est donc de limiter à un niveau admissible les effets des incidents sur le déroulement de l'exploitation (exemples d'indicateurs: nombre maximal de pannes de diverses sources, par exemple des installations de sécurité ou de la caténaire induisant des minutes de retard, taux de correspondances manquées, taux de retards supérieurs à 2 min, 5 min et 15 min, etc.).

– **Disposer d'une infrastructure ferroviaire de qualité**: la qualité de roulement de l'infrastructure est indispensable pour assurer le confort des voyageurs, pour éviter une usure accélérée du matériel roulant et pour maintenir des vitesses de circulation optimales des trains compte tenu de la géométrie du tracé de la ligne. Une voie

dégradée implique dans un premier temps des mesures de réduction des vitesses de circulation avec pour effet une augmentation des temps de parcours.

– **Maîtriser les coûts d'exploitation et d'entretien**: le crédit-cadre doit permettre de réaliser les investissements nécessaires pour maintenir des infrastructures ferroviaires conformes aux standards de la technique. Si les investissements de renouvellement effectués ne permettent que des économies réduites à court terme, ils évitent en revanche une péjoration des coûts d'entretien liée à la maintenance d'équipements obsolètes et dégradés ainsi que les coûts de "non qualité" résultant d'interventions d'urgence en cas de défaillances techniques.

3. BASES LEGALES

3.1. 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 améliorer les infrastructures existantes et dans la sécurisation de l'exploitation des chemins de fer régionaux.

Les lignes concernées touchent quatre cantons, ceux de Berne, Fribourg, Jura et Neuchâtel, conjointement appelés à participer au financement, ainsi que la Confédération. La présente demande de crédit est fondée sur l'article 25 de la loi cantonale sur les transports publics (LTP), du 1er octobre 1996 (RSN 765.1).

4. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2007-2010 POUR LES LIGNES FERROVIAIRES NEUCHATELOISES

4.1. Introduction

4.1.1. Le processus de planification

Le processus de planification du programme d'investissement 2007–2010 a été initié par l'OFT dès le mois d'octobre 2005 suite au renvoi par les Chambres fédérales du projet de Réforme 2 des chemins de fer. Ce renvoi fut notamment obtenu grâce aux interventions du Conseil d'Etat et à l'appui de la députation neuchâteloise aux Chambres fédérales. En effet, contrairement aux principes de la RPT qui retient le cofinancement du trafic régional par la Confédération et les cantons, le projet de Réforme 2 des chemins de fer prévoyait de séparer le réseau des lignes ferroviaires en deux groupes. L'infrastructure des lignes du réseau ferroviaire national, appelé réseau de base, aurait été entièrement financée par la Confédération, alors que les cantons assumaient entièrement les charges de l'infrastructure du réseau ferroviaire secondaire. La répartition proposée entre réseaux était particulièrement défavorable au canton de Neuchâtel, puisque les lignes du Littorail, Travers - Buttes, Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds, Le Locle - Les Brenets, La Chaux-de-Fonds - Glovelier n'auraient pas fait partie du réseau de base.

L'OFT a ainsi demandé à l'ensemble des entreprises de chemins de fer privés d'établir la planification par année des investissements du secteur de l'infrastructure pour la période 2007 – 2010. Ces informations ont servi de base au message que le Conseil fédéral a

adopté le 17 mars 2006, prévoyant un crédit-cadre de 600 millions de francs pour la part fédérale aux chemins de fer privés. Ce montant a été porté à 800 millions de francs par les Chambres fédérales, compte tenu des besoins importants de rattrapage d'investissements, notamment sur les lignes des Alpes (Chemins de fer rhétiques, etc.).

Durant l'année 2006, l'OFT et l'OCTR ont affiné, d'entente avec les entreprises, la planification des investissements d'infrastructure pour les lignes touchant le territoire neuchâtelois, dans les limites de l'évolution des ressources du crédit-cadre fédéral et compte tenu des priorités d'investissement.

Cette planification sera mise en œuvre dans le cadre de conventions annuelles passées entre les entreprises concernées et les commanditaires, respectivement l'OFT et les cantons concernés. Ces conventions fixeront les engagements des collectivités publiques pour les indemnités couvrant les coûts non couverts du secteur de l'infrastructure d'une part (pour le canton de Neuchâtel: budget annuel des indemnités allouées aux entreprises de transports publics pour l'exploitation), et pour les tranches annuelles de prêts conditionnellement remboursables d'autre part (pour le canton de Neuchâtel: 9e crédit-cadre et budget annuel pour les subventions cantonales allouées aux entreprises de transports publics pour les investissements).

Les conventions sont basées sur la planification à moyen terme qui a servi de référence à l'élaboration du crédit-cadre. Cette planification sera confirmée annuellement, avec le cas échéant des ajustements en fonction des états de situation et des priorités effectives. En principe, les retards liés aux procédures d'approbation des plans par l'OFT seront limités, dans la mesure où il s'agit en grande partie d'investissements de remplacement et non de projets d'extensions.

4.1.2. Délimitation du périmètre du crédit-cadre cantonal

Le crédit-cadre cantonal porte sur le financement de l'infrastructure du réseau ferroviaire des lignes des chemins de fer privés exerçant leurs activités dans le canton de Neuchâtel. Il s'agit des entreprises suivantes:

– les Transports régionaux neuchâtelois (TRN);
– la Compagnie des transports en commun de Neuchâtel et environ SA (TN);
– le BLS SA (BLS);
– la Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ).

Le crédit-cadre cantonal porte également sur le financement des investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite selon la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand), du 13 décembre 2002, entrée en vigueur le 1er janvier 2004. Celle-ci vise en effet à faciliter aux personnes handicapées la participation à la vie active en société en réduisant les inégalités qui y font obstacle. Ces dernières ont ainsi la possibilité de s'adresser à un tribunal ou à une autorité administrative pour qu'un tiers élimine une inégalité ou s'en abstienne.

Cette loi contraint le Conseil fédéral à édicter des prescriptions sur l'aménagement des gares, des arrêts, des véhicules ainsi que sur les systèmes de communication et les distributeurs de billets, afin d'assurer un système de transports publics adapté aux handicapés. Les objectifs de cette loi laissent peu de marge de manœuvre aux transports publics et parlent de « chaînes de transports publics aussi complètes que possible » pour les personnes handicapées. Pour atteindre ce but, la LHand prévoit un délai de transition de 20 ans pour les constructions, les installations et les véhicules et 10 ans pour les systèmes de communication et les systèmes d'émission de billets.

Les entreprises de transport peuvent demander des aides financières provenant de l'enveloppe financière prévue par la LHand et doivent montrer comment elles ont l'intention de remplir les exigences techniques dans les délais d'adaptation. A ce titre, un arrêté fédéral table sur un plafond des dépenses de 600 millions de francs, soit 300 millions de part fédérale et 300 millions de part cantonale, réservées aux mesures qui ne pourront de toute manière pas être réalisées dans le délai de transition de 20 ans dans le cadre des transformations normales des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant. La part fédérale n'est accordée que si la part cantonale est assurée.

4.1.3. Principes budgétaires et comptables

Du point de vue budgétaire, le Grand Conseil adoptera chaque année le montant maximum des engagements annuels pris par l'Etat au titre des prêts remboursables et conditionnellement remboursables dans le cadre de la procédure budgétaire habituelle.

4.1.4. Typologie des investissements d'infrastructure et durée d'amortissement

Les investissements planifiés sont listés selon les définitions de l'Ordonnance fédérale sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (RS 742.221):

- Infrastructure (Infra): fondations de la voie, ouvrages d'art, murs, ponts, tunnels: durée d'amortissement entre 50 et 67 ans;

- Superstructure (Super): ballast, traverses, rails, branchement: durée d'amortissement entre 25 et 50 ans;

- Bâtiments (Bât): gares, quais, passages inférieurs, locaux techniques, locaux du service de la voie: durée d'amortissement entre 50 et 67 ans;

- Installations pour la traction électrique (ITE): sous-stations moyenne tension, ligne de contact: durée d'amortissement entre 25 et 40 ans;

- Installations de sécurité et de télécommunications (IST): block de lignes et télécommandes, équipements de passages à niveau, télésurveillance vidéo, téléalarmes, information à distance: durée d'amortissement entre 20 et 25 ans;

- Véhicules du service (service): durée d'amortissement entre 14 et 33 ans.

Les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite selon la LHand seront également financés à travers le crédit-cadre cantonal.

De manière générale, une conception initiale correcte et une maintenance suivie permettent dans le secteur de l'infrastructure de dépasser les durées d'amortissement. Plusieurs objets à renouveler datent encore de la construction des chemins de fer, au début du XXe siècle!

5. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2007-2010 PAR ENTREPRISE

Les chiffres sont indiqués en unité monétaire et proviennent des planifications à moyen terme les plus récentes que les entreprises ont fournies dans le cadre de la procédure d'offres 2008. Ainsi, la base des prix date en principe de 2007. Les montants sont hors taxe (HT), car les entreprises peuvent récupérer la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) préalable, dans la mesure où les objets sont financés avec des prêts conditionnellement

remboursables. Les tableaux ci-après comprennent également la part du canton de Neuchâtel pour la réalisation des investissements liés à la LHand.

Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	**Année de planification 2007**	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Total 2007-2010
TRN	77.000.-	1.471.000.-	1.885.500.-	1.197.500.-	4.631.000.-
TN	25.000.-	792.250.-	721.000.-	858.000.-	2.396.250.-
BLS	12.000.-	201.500.-	907.000.-	1.833.000.-	2.953.500.-
CJ	0.-	54.500.-	294.500.-	208.500.-	557.500.-
Total	**114.000.-**	**2.519.250.-**	**3.808.000.-**	**4.097.000.-**	**10.538.250.-**

Aux points suivants, le programme d'investissement de chaque entreprise est résumé dans un tableau séparé et les projets les plus importants sont commentés. Les annexes complètent l'information, sous la forme de fiches explicatives.

A noter que les effets financiers sont estimés au plus juste. En effet, les tableaux ci-après reprennent la rubrique « surplanification » introduite par l'OFT pour compenser toute surévaluation dans la planification des investissements.

Sous la rubrique « Moyens d'amortissement », ces même tableaux reprennent également les montants des amortissements planifiés des immobilisations et des amortissements directs. Ces amortissements constituent des coûts donnant droit à l'indemnité. Ils sont indemnisés de la même manière que les frais d'exploitation non couverts, mais ils font partie des fonds d'investissement. Les parts des coûts non activables d'un renouvellement ou d'un investissement, les investissements non activables INA (objet entier non activable) et les amortissements des soldes de valeurs comptables sont considérés comme des amortissements directs. Les amortissements effectués selon la planification et les amortissements directs doivent être établis en tant que coûts séparés dans les comptes planifiés et effectifs.

Finalement, la rubrique « contributions de tiers » comprend généralement la participation de tiers (commune et Canton, propriétaires de la route) au financement des passages à niveau.

L'ordonnancement des projets et/ou une modification de l'affectation pourraient toutefois être nécessaire selon les situations particulières futures, avec le préavis de l'Office cantonal des transports et de l'office fédéral des transports en accord avec les dispositions générales relatives aux conventions de financement de l'infrastructure du 11 janvier 2007 selon la LCdF (voir annexe 1).

5.1. TRN

Les TRN exploitent trois lignes de chemin de fer: «Travers – Buttes», «Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds» et «Les Brenets – Le Locle». Des investissements importants sont indispensables pour assurer l'exploitation de ces lignes, notamment au niveau des gares de Travers, Fleurier, Couvet et La Sagne dans un premier temps, puis de Môtiers et Buttes dans un second temps. Des investissements relativement importants devront également être réalisés au niveau de la ligne Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds qu'il s'agira d'équiper d'un block de ligne.

5.1.1. Gare de Travers

Les CFF modernisent les installations de sécurité de la gare de Travers, modifient les voies et la ligne de contact et adaptent les quais à la législation en vigueur. Ils demandent aux TRN de participer aux frais en raison de leur raccordement à l'infrastructure CFF selon contrat. Le volume d'investissement pour la gare de Travers est estimé à 910.000 francs.

5.1.2. Gare de Fleurier

Ce projet consiste en un réaménagement des infrastructures (voie, lignes de contact, installations de sécurité et quais) devenues obsolètes et ne satisfaisant pas à la législation en vigueur. Il s'agit également d'une simplification du plan des voies afin de l'adapter à la disparition du trafic des marchandises. A cela s'ajoute la démolition de la halle marchandises, l'aménagement d'une interface train-bus et le renouvellement des installations de sécurité, en particulier des commandes des six passages à niveaux. Le volume d'investissement pour la gare de Fleurier est estimé à 9.500.000 francs.

5.1.3. Block de ligne « La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel »

Dans ce cas, il s'agit d'équiper la ligne « La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel » d'une longueur de 16 km d'un block de ligne améliorant ainsi la sécurité de l'exploitation (sinuosité du réseau, visibilité, déclivité). Cette importante amélioration de sécurité, qui correspond au standard de base actuel, représente un investissement d'environ 4.200.000 francs.

5.1.4. Passages à niveau (PN)

Conformément à la modification du 12 novembre 2003 de l'Ordonnance sur les chemins de fer (OCF) il est indispensable de mettre en conformité l'équipement des passages à niveau. La géométrie en courbe des lignes ou celle de la route rend parfois la traversée des voies particulièrement dangereuse. Le degré d'urgence des interventions est mesuré en fonction du temps de visibilité des trafics routiers et ferroviaires en présence. Des travaux sont donc obligatoires au niveau des passages à niveau de la Corbatière, du Reymond et du Grenier (routier et piétonnier). La nature des travaux porte sur l'installation ou le remplacement de feux clignotants ainsi que l'installation de barrières automatiques pour ce qui concerne le PN routier du Grenier. Le volume total des investissements pour lesdits PN représente environ 1.140.000.- francs.

	Somme projetée	**Année de planification 2007**	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Année de planification 2011
Infrastructure des gares	13.750.000.-	910.000.-	4.950.000.-	5.000.000.-	1.290.000.-	1.600.000.-
Block de ligne	4.200.000.-	0.-	0.-	0.-	2.000.000.-	2.200.000.-
Passages à niveau	1.140.000.-	180.000.-	300.000.-	0.-	480.000.-	160.000.-
Radio GSMR	1.200.000.-	0.-	0.-	0.-	0.-	1.200.000.-
Divers	600.000.-	0.-	0.-	0.-	300.000.-	300.000.-
Total des investissements bruts	20.890.000.-	**1.090.000.-**	**5.270.000.-**	**5.000.000.-**	**4.070.000.-**	5.460.000.-
Contributions de tiers		-370.000.-	-1.760.000.-	0.-	-530.000.-	
Moyens d'amortissement		-720.000.-	-835.000.-	-945.000.-	-1.045.000.-	
Surplanification		0.-	-268.000.-	-284.000.-	-100.000.-	
Besoins de financement		**0.-**	**2.407.000.-**	**3.771.000.-**	**2.395.000.-**	

Conformément à l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR), les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel pour les années 2007 à 2010 se répartissent comme suit :

	Année de planification 2007	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Total 2007-2010
Besoins de financement	**0.-**	**2.407.000.-**	**3.771.000.-**	**2.395.000.-**	8.573.000.-
Part fédérale 9e Crédit-cadre	0.-	1.203.500.-	1.885.500.-	1.197.500.-	4.286.500.-
Part cantonale	**0.-**	**1.203.500.-**	**1.885.500.-**	**1.197.500.-**	4.286.500.-
Projets Lhand (part cantonale)	77.000.-	267.500.-	0.-	0.-	344.500.-
Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	**77.000.-**	**1.471.000.-**	**1.885.500.-**	**1.197.500.-**	4.631.000.-

5.2. TN

Les TN exploitent une ligne de chemin de fer, à savoir le Littorail. Des travaux d'entretien importants sont cependant indispensables pour assurer la sécurité au niveau de l'exploitation de cette ligne. Ces travaux portent notamment sur la réalisation d'un poste d'enclenchement à Colombier, la réfection de la voie et la rénovation de la ligne aérienne, ainsi que la mise aux normes des passages à niveau.

5.2.1. Poste d'enclenchement de Colombier

Lors de la reconstruction des postes d'enclenchement d'Auvernier en 2003 et d'Areuse en 2005, les anciennes installations permettant de commander les signaux de Colombier ont été maintenues dans ces deux postes d'enclenchement. Les signaux de Colombier sont ainsi gérés par le poste d'enclenchement d'Auvernier pour la partie est et par le poste d'enclenchement d'Areuse pour la partie ouest.

Le système n'est pas extensible, par exemple pour transformer les aiguilles à talon en aiguilles commandées par un moteur électrique. Les aiguilles à talon sont certes munies d'un contrôle de lame, mais en cas de dysfonctionnement ou de mauvaise interprétation par le conducteur du train, il n'y a pas de garde-fou et le train risque de dérailler. Cette importante amélioration de sécurité représente un investissement d'environ 1.000.000 de francs.

5.2.2. Réfection de voie

Des travaux au niveau de la superstructure sont indispensables sur les tronçons suivants : 2e moitié de la rampe Bas-des-Allées – Colombier, Auvernier, Nord FTR Philip Morris, Chézards et au niveau de la station Auvernier-Brena. La nature des travaux porte sur le remplacement des rails, des traverses et du ballast ainsi que les réparations ponctuelles du caisson et des drainages. Le volume total des investissements pour la réfection de voie du Littorail représente environ 3.550.000 francs.

5.2.3. Ligne aérienne

Des travaux au niveau de la ligne aérienne sont indispensables sur les tronçons suivants: Bas-des-Allées – Vaudijon, Evole – Serrières et Serrières – Champ-Bougin. La nature des travaux porte sur le remplacement du câble porteur et du fil de contact ainsi qu'au niveau de la rénovation des bras de suspension. Cette importante amélioration représente un investissement d'environ 1.000.000 de francs.

5.2.4. Passages à niveau (PN)

Des travaux sont indispensables au niveau des passages à niveau d'Auvernier, des FTR et de Champ-Bougin. La nature des travaux porte respectivement sur le remplacement des feux clignotants et l'installation de barrières automatiques pour les PN d'Auvernier et des FTR ainsi que la création d'un îlot pour le PN des FTR. Le volume total des investissements pour lesdits PN représente environ 1.200.000.- francs.

	Somme projetée	**Année de planification 2007**	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Année de planification 2011
Poste d'enclenchement de Colombier	1.000.000.-	0.-	1.000.000.-	0.-	0.-	0.-
Réfection de voie et rehaussements de quais	3.550.000.-	0.-	300.000.-	900.000.-	1.000.000.-	1.350.000.-
Ligne aérienne	1.000.000.-	0.-	0.-	300.000.-	700.000.-	0.-
Passages à niveau	1.200.000.-	200.000.-	500.000.-	500.000.-	0.-	0.-
Total des investissements bruts	6.750.000.-	**200.000.-**	**1.800.000.-**	**1.700.000.-**	**1.700.000.-**	1.350.000.-
Contributions de tiers		- 200.000.-	- 150.000.-	- 250.000.-	0.-	
Surplanification		0.-	- 115.500.-	- 58.000.-	-34.000.-	
Moyens d'amortissement		0.-	0.-	0.-	0.-	
Besoins de financement		**0.-**	**1.534.500.-**	**1.392.000.-**	**1.666.000.-**	

Conformément à l'OPCTR, les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel pour les années 2007 à 2010 se répartissent comme suit:

	Année de planification 2007	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Total 2007-2010
Besoins de financement	0.-	1.534.500.-	1.392.000.-	1.666.000.-	4.592.500.-
Part fédérale 9e Crédit-cadre	0.-	767.250.-	696.000.-	833.000.-	2.296.250.-
Crédit-cadre cantonal	**0.-**	**767.250.-**	**696.000.-**	**833.000.-**	2.296.250.-
Projets Lhand (part cantonale)	25.000.-	25.000.-	25.000.-	25.000.-	100.000.-
Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	**25.000.-**	**792.250.-**	**721.000.-**	**858.000.-**	2.396.250.-

5.3. BLS

En ce qui concerne le BLS, le canton de Neuchâtel cofinance uniquement la ligne «Bern - Neuchâtel» et sa contribution se limite à environ 13% du montant total des besoins de financement. A noter que dans sa planification, le BLS distingue clairement les objets financés à travers les amortissements des objets financés selon l'article 56. Le tableau ci-dessous reprend donc uniquement les objets financés selon l'article 56. Celui-ci ne comprend donc pas les projets qui seront financés au titre de raccordement aux lignes à haute vitesse (LGV), ni ceux en cours de réalisation et financés à travers la 22e convention d'investissement du 28 septembre 2005 (Doublement de voie Bümpliz – Niederbottingen et Anet – Pont de Thielle).

Comme le montre le tableau ci-dessous, le 9e crédit-cadre permet tout de même le financement de quelques projets d'extension, notamment en ce qui concerne la poursuite du doublement de voie.

	Somme projetée	**Année de planification 2007**	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Année de planification 2011
Doublement de voie Forêt de Fanel – Marin	43.850.000.-	0.-	500.000.-	400.000.-	6.300.000.-	4.000.000.-
Gare de Chièvres	1.115.000.-	0.-	200.000.-	950.000.-	0.-	0.-
Gare de Müntschemier	26.800.000.-	0.-	250.000.-	4.750.000.-	6.800.000.-	10.000.000.-
Viaduc sur la Sarine	52.100.000.-	0.-	500.000.-	500.000.-	1.000.000.-	1.000.000.-
Besoins de financement	123.865.000.-	**0.-**	**1.450.000.-**	**6.600.000.-**	**14.100.000.-**	15.000.000.-

Conformément à l'OPCTR, les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel pour les années 2007 à 2010 se répartissent comme suit:

	Année de planification 2007	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Total 2007-2010
Besoins de financement	0.-	377.000.-	1.716.000.-	3.666.000.-	5.759.000.-
Part fédérale 9e Crédit-cadre	0.-	188.500.-	858.000.-	1.833.000.-	2.879.500.-
Part cantonale	0.-	188.500.-	858.000.-	1.833.000.-	2.879.500.-
Projets Lhand (part cantonale)	12.000.-	13.000.-	49.000.-	0.-	74.000.-
Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	**12.000.-**	**201.500.-**	**907.000.-**	**1.833.000.-**	2.953.500.-

5.4. CJ

Finalement, pour ce qui concerne les CJ, le canton de Neuchâtel cofinance uniquement la ligne « La Chaux-de-Fonds – Noirmont – Saignelégier – Glovelier » et sa contribution se limite à environ 7,5% du montant total des besoins de financement. A noter que le projet de 3e rail pour la jonction à Delémont n'a pas été pris en considération étant donné que son financement n'est pas encore garanti et que les travaux ne débuteront pas avant 2011.

Pour les CJ, des travaux d'entretien importants sont également nécessaires pour assurer la sécurité au niveau de l'exploitation de la ligne. Ces travaux portent notamment sur le renouvellement de la voie et des quais ainsi que la mise en conformité de 6 passages à niveau. A cela s'ajoutent les installations de chargement d'ordure ainsi que le renouvellement complet des voies et quais en gare de Noirmont.

	Somme projetée	**Année de planification 2007**	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Année de planification >2010
Réfection de voie et rehaussements de quais	11.580.000.-	300.000.-	1.499.000.-	3.341.000.-	3.300.000.-	3.140.000.-
Gare et Bâtiments	1.350.000.-	50.000.-	0.-	300.000.-	0.-	1.000.000.-
Passages à niveau	3.415.000.-	142.000.-	143.000.-	750.000.-	630.000.-	1.750.000.-
Chargement des ordures	2.520.000.-	0.-	720.000.-	1.000.000.-	0.-	800.000.-
Installation de sécurité	4.710.000.-	0.-	240.000.-	370.000.-	0.-	4.100.000.-
Autres	390.000.-	255.000.-	0.-	135.000.-	0.-	0.-
Total des investissements bruts	23.965.000.-	**747.000.-**	**2.602.000.-**	**5.896.000.-**	**3.930.000.-**	10.790.000.-
Contributions de tiers		-72.000.-	-252.000.-	-700.000.-	-315.000.-	
Surplanification		-68.000.-	-235.000.-	-364.000.-	-145.000.-	
Moyens d'amortissement		-1.202.000.-	-1.193.000.-	-1.337.000.-	-1.476.000.-	
Compensations		595.000.-	-595.000.-	0.-	0.-	
Besoins de financement		0.-	**327.000.-**	**3.495.00.-**	**1.994.000.-**	

Conformément à l'OPCTR, les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel pour les années 2007 à 2010 se répartissent comme suit:

	Année de planification 2007	**Année de planification 2008**	**Année de planification 2009**	**Année de planification 2010**	Total 2007-2010
Besoins de financement	0.-	49.000.-	521.000.-	297.000.-	867.000.-
Part fédérale 9e Crédit-cadre	0.-	24.500.-	260.500.-	148.500.-	433.500.-
Part cantonale	**0.-**	**24.500.-**	**260.500.-**	**148.500.-**	433.500.-
Projets Lhand (part cantonale)	0.-	30.000.-	34.000.-	60.000.-	124.000.-
Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	**0.-**	**54.500.-**	**294.500.-**	**208.500.-**	557.500.-

6. PLAN DIRECTEUR CANTONAL DES TRANSPORTS

Le présent rapport s'inscrit dans les objectifs du plan directeur cantonal des transports qui est actuellement en consultation au Conseil d'Etat.

6.1. Incidence sur le projet TransRUN

Les projets financés par le 9e crédit-cadre prennent en compte le projet TransRUN. Ainsi la planification des objets financés par le 9e crédit-cadre est compatible avec la planification du projet TransRUN.

7. RPT (Conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Comme mentionné dans le document à l'attention des députés (06.019), l'analyse dans le cadre de la RPT a démontré qu'un désenchevêtrement total n'était pas judicieux dans tous les cas. Ainsi, il a été jugé opportun que la Confédération et les cantons partagent la responsabilité et le financement de 17 domaines de tâches, dites communes. Parmi celles-ci figure le financement du trafic régional qui comprend le financement de l'infrastructure des chemins de fer. Le présent rapport tient compte des dispositions de la RPT qui entrera en vigueur en 2008. Restent toutefois réservés les nouveaux taux de participation, applicables dès 2008, entre la Confédération et les cantons, ainsi que les clés intercantonales.

8. INCIDENCES POUR L'OCTR

8.1. Incidence financière et sur les effectifs

Le projet de crédit-cadre tel qu'il vous est présenté, permet de garantir la substance de l'infrastructure du réseau de chemin de fer dans le canton de Neuchâtel.

La plupart des projets qui seront financés à travers le crédit-cadre 2007-2010 sera activée et amortie à un taux moyen d'environ 4%. L'amortissement de ces investissement aura donc une influence au niveau du compte de fonctionnement de l'OCTR, étant donné que les indemnités versées aux entreprises concessionnaires servent également à couvrir une partie des charges d'amortissement de l'infrastructure.

Le budget 2007 prévoit au titre de crédit à solliciter 240.000.- francs pour la part cantonale à la mise en conformité à la loi sur les handicapés de l'infrastructure et du matériel roulant ferroviaire. Ainsi, aucun crédit supplémentaire pour la tranche annuelle de crédit ne sera nécessaire en 2007.

Quant à l'incidence de l'introduction d'un crédit-cadre cantonal sur les effectifs, elle peut être qualifiée d'inexistante. En effet, les instruments de pilotage global actuels seront conservés et n'auront aucun impact sur les effectifs de l'office cantonal des transports.

8.2. Incidence pour les communes

L'introduction d'un crédit-cadre cantonal n'a pas d'incidence financière directe pour les communes, étant donnée qu'elles ne contribuent pas au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés. Celles-ci participeront toutefois indirectement à l'indemnisation servant à couvrir une partie des charges d'amortissement de l'infrastructure.

9. VOTE DU GRAND CONSEIL

Le projet de crédit-cadre tel qu'il vous est présenté, implique une dépense unique de plus de 5 millions de francs, au sens du frein à l'endettement. Dès lors, la majorité qualifiée des trois cinquièmes est requise pour le vote du Grand Conseil sur cet objet.

10. CONCLUSION

Pour garantir la pérennité du trafic ferroviaire dans le canton de Neuchâtel, celui-ci doit adapter son mode de financement de l'infrastructure en s'alignant sur la méthodologie proposée par la Confédération.

Le Conseil d'Etat, convaincu de l'utilité d'un tel crédit-cadre, vous prie de prendre en considération le présent rapport et d'adopter le décret y relatif.

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

Neuchâtel, le 22 août 2007

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,	*Le chancelier,*
F. CUCHE	J.-M. REBER

Décret
portant octroi d'un crédit de 10.600.000 francs destiné à couvrir la part du canton de Neuchâtel pour financer les investissements d'infrastructures en faveur des chemins de fer privés (TRN, TN, BLS et CJ)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

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

vu les articles 5, alinéa 1, lettre *m et 55 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel, du 24 septembre 2000,*

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

vu la loi sur les finances, du 21 octobre 1980,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 22 août 2007,

décrète:

Article premier Un crédit de 10.600.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour couvrir la part du canton de Neuchâtel pour la réalisation du programme d'investissement des chemins de fer privés pour la période 2007 à 2010.

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 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 [1]Le présent décret est soumis à 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,*

ANNEXES

Annexe 1

DISPOSITIONS GENERALES DE L'OFT RELATIVES AUX CONVENTIONS DE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE SELON LES ART. 49 ET 56 LCdF

Version 1.2 du 11.01.2007

§ 1 Conventions de financement annuelles

Le financement ordinaire de l'infrastructure se base sur deux conventions juridiquement indépendantes l'une de l'autre:

- convention d'indemnité selon l'art. 49 LCdF
- convention de prêt selon l'art. 56 LCdF

§ 2 Etablissement des conventions

Les conventions ne sont établies que lorsque la Confédération et tous les cantons participants ont alloué définitivement leurs contributions. C'est pourquoi l'OFT et les cantons s'adressent réciproquement des copies de leurs commandes signées et valables. La signature qui engage l'entreprise est celle qui figure sur l'offre et la planification à moyen terme. Ces documents doivent indiquer que les présentes dispositions générales font partie intégrante de la convention.

Si les cantons allouent leurs prêts selon les objets et que les conventions sur ces objets n'existent pas encore, la convention de prêt se limite à la part couverte par l'allocation des cantons. La convention d'indemnité entre en vigueur indépendamment de celle-ci.

Lorsque les cantons l'exigent, les offres doivent être subdivisées en tronçons. Dans ce cas, une convention particulière est établie pour chaque tronçon.

§ 3 Indemnisation des coûts d'infrastructure non couverts selon l'art. 49 LCdF

Conformément aux articles 49 et 51 de la loi sur les chemins de fer (LCdF) et à l'article 20 de l'ordonnance sur les indemnités (OIPAF), les offres et les indemnités sont fixées au préalable, de manière contraignante, dans une convention d'offre entre la Confédération, les cantons participants et l'entreprise de transport.

Les comptes prévisionnels (offre) soumis conformément à l'article 17 OIPAF contiennent les coûts d'infrastructure non couverts de l'exploitation et les amortissements (voir § 5). Les parts de la Confédération et du/des canton(s) à ce montant sont calculées sur la base de l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR).

Vu l'article 51 alinéa 3 LCdF, la Confédération et les cantons sont chacun responsables exclusivement de leur part de l'indemnisation.

§ 4 Versement des indemnités

La Confédération verse ses parts de la contribution d'exploitation et des amortissements aux mois de février, mai, août et novembre de l'année civile à raison d'un quart. Les cantons annoncent leurs dates de paiement lors de la commande.

§ 5 Amortissements

Les amortissements planifiés des immobilisations et les amortissements directs constituent des coûts donnant droit à l'indemnité. Ils sont indemnisés de la même manière que les frais d'exploitation non couverts, mais ils font partie des fonds d'investissement. Les parts des coûts non activables d'un renouvellement ou d'un investissement, les investissements non activables INA (objet entier non activable) et les amortissements des soldes de valeurs comptables sont considérés comme des amortissements directs. Les amortissements effectués selon la planification et les amortissements directs doivent être établis en tant que coûts séparés dans les comptes planifiés et effectifs.

Les amortissements des installations en place pour toute la durée de la convention doivent être effectués selon les montants convenus. Les installations mises en ou hors service durant la période de la convention doivent être amorties au pro rata. La date déterminante est la mise en ou hors service commerciale.

L'écart entre la planification et l'état effectif entraîne un bénéfice ou un déficit par secteur, qu'il convient de comptabiliser selon l'art. 64 LCdF. Toutefois, il y a lieu d'utiliser toute l'indemnité d'amortissement pour les investissements d'infrastructure.

§ 6 Gestion des fonds d'investissement

L'entreprise gère le fonds d'investissement (fonds d'amortissement, prêts et contributions de tiers) du secteur de l'infrastructure séparément des autres ressources de l'entreprise. Elle dispose à cet effet d'un compte bancaire spécial (compte d'investissement). Les intérêts sont inscrits en tant que recette du secteur Infrastructure.

L'entreprise fournit spontanément et dans les délais les indications nécessaires au trafic des paiements aux commanditaires.

L'entreprise peut convenir avec la Confédération et les cantons de solutions différentes, mais équivalentes.

§ 7 Contributions d'investissement selon l'art. 56 LCdF

La Confédération et le(s) canton(s) financent ensemble, en faisant appel à des contributions de tiers, les investissements des entreprises de transport concessionnaires, afin d'en augmenter la sécurité, la rentabilité ainsi que la performance, assurant ainsi à long terme l'exploitation du réseau concerné.

Si ces investissements dépassent les fonds d'amortissement de l'infrastructure, la

Confédération et les cantons allouent à l'entreprise de transport concessionnaire des prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables. Les contributions fédérales sont allouées sous réserve que les cantons fournissent au moins les contributions figurant dans la commande de la Confédération selon les art. 60 et 61 LCdF. Les obligations de la Confédération sont conditionnées par le 9e crédit-cadre selon l'art. 56 LCdF.

Les contributions de la Confédération et des cantons sont fondées sur les indications de financement et les délais figurant dans la planification à moyen terme sur quatre ans et dans la liste de priorités de l'entreprise, qui sont mis à jour une fois par an et adressés avec l'offre. La liste des objets de la planification des investissements à moyen terme est contraignante. Les adaptations des listes des objets et des priorités doivent être approuvées par écrit par tous les commanditaires. Les petits investissements et les renouvellements prévus au calendrier de certaines parties d'installations (renouvellement de superstructure, de ligne de contact, de caténaire, d'installation de barrières et de signaux à feux clignotants, de sous-stations/redresseurs de courant, véhicules de service et biens mobiliers, rehaussements de quai selon la LHand) peuvent être récapitulés en rubriques globales; lesdites rubriques globales sont traitées chacune comme un objet.

§ 8 Appels de fonds pour les prêts

Les contributions d'investissement selon l'art. 56 LCdF sont versées sur la base d'appels de fonds des entreprises de transport concessionnaires. Ces appels de fonds sont régis par les dispositions de la convention et de l'art.23 de loi sur les subventions (Lsu). Sur demande, l'OFT met un modèle à disposition.

La demande de versement des fonds adressée à l'OFT doit contenir les renseignements suivants:

- extrait du compte, avec indication du solde du compte d'investissement ou une attestation équivalente convenue,
- besoin de fonds à jour jusqu'à la fin de l'année suivante,
- indication des projets financés par des conventions d'objet et de leurs progrès,
- montant souhaité avec plan d'affectation précis des fonds pour les 6 prochains mois,

La Confédération transmet aux cantons l'appel de fonds avec le résultat de son examen.

§ 9 Remboursements des prêts

L'OFT décide si et dans quelle mesure les prêts conditionnellement remboursables alloués par la Confédération sont à rembourser sur les fonds d'amortissement ou sur les excédents d'exploitation non réinvestis. Il peut également, sous réserve des décisions nécessaires prises par l'assemblée générale de l'entreprise, décider à tout moment que la part fédérale soit transformée en capital propre indépendamment de la part cantonale.

Les cantons décident du remboursement ou de la transformation de la part cantonale.

En règle générale, les fonds d'amortissement non réinvestis doivent être utilisés pour rembourser les prêts (art. 49, al. 4, LCdF), à moins qu'une autre utilisation ne figure dans le plan à moyen terme. Les autres liquidités excédentaires doivent être employées au remboursement lorsque la réserve de liquidités dépasse un montant normal. Les besoins de liquidités des années à venir doivent être pris en compte lorsqu'on décide du remboursement.

La part du remboursement à effectuer pour la Confédération et les cantons se détermine sur la base de tous les prêts accordés à l'entreprise de transport et qui restent à rembourser conditionnellement, avec état à la fin de l'année précédente.

Pour le reste, on applique les dispositions des art. 23 à 32 LSu.

§ 10 Contributions de tiers

L’entreprise veille à ce que les contributions de tiers prévues par la loi et les montants inscrits comme tels dans la description du projet (p. ex. propriétaires de la route, riverains) soient convenues et exigées à temps.

Pendant le processus de commande, la Confédération, les cantons et l’entreprise se mettent d’accord sur l’appel de contributions volontaires de tiers.

§ 11 Emploi des fonds

Les contributions d'investissement allouées par la Confédération et les cantons sont des montants maxima. Elles ne peuvent être employées que pour des projets qui figurent dans la planification à moyen terme et dans la liste de priorités. Les fonds alloués dans les conventions d’objet ne peuvent être employés que pour les projets qui y sont mentionnés.

L’entreprise est responsable de la délimitation des projets, de manière à financer uniquement les investissements qui peuvent être attribués au secteur de l'infrastructure. En cas de doute, l’OFT décide.

Les prêts ne peuvent être utilisés que pour des investissements activables, hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

§ 12 Surcoûts et modifications de projets

Les modifications de projets et adjudications qui entraînent des surcoûts de plus de 10 % et de CHF 500'000.- par rapport aux indications de la planification à moyen terme doivent être approuvés par l’OFT avant la prise d’engagements. L’OFT décide après avoir consulté les cantons.

Le renchérissement (renchérissement gris et renchérissement des contrats) calculé d’après les indices officiels n’est pas pris en considération dans ce contexte. La planification des investissements doit indiquer le renchérissement probable.

§ 13 Economies

Si un projet, suite à des économies telles que p. ex. une offre avantageuse lors de la mise au concours, peut être réalisé à moindres frais, les fonds économisés peuvent servir à réaliser des projets de plus faible priorité, à moins que les fonds proviennent d’une convention d’objet. Dans ce cas, les cantons décident si leurs fonds peuvent être utilisés pour d’autres projets. La motivation des économies réalisées ainsi que l’emploi prévu des fonds doivent être adressés pour accord à l’OFT et aux cantons avant le début des travaux pour de nouveaux projets.

§ 14 Contrôle des coûts

Dès que l’entreprise se rend compte que des événements imprévus peuvent entraîner

d’importants surcoûts, elle doit en informer immédiatement l’OFT et les cantons. La marche à suivre se détermine en accord entre l’entreprise, l’OFT et le(s) canton(s). Au reste, l’obligation d'informer de l’entreprise est décrite au §15.

Les projets dont la contribution fédérale dépasse CHF 50 millions de francs ou les projets à risques spéciaux tels que par exemple la construction de nouveaux tunnels sont régis par des prescriptions spéciales. Dans ce cas, les projets de construction sont suivis par l'OFT.

§ 15 Rapport intermédiaire

L'entreprise est responsable du contrôle du programme de construction sur le plan de la construction, des finances et des délais. Avant la fin août au plus tard, l'entreprise présente à l'OFT et aux cantons un rapport intermédiaire clos au milieu de l'année, avec les indications minimales suivantes (sur demande, l'OFT met à disposition des modèles) :

- Désignation du projet conformément à l'approbation des plans
- Description succincte des travaux accomplis sur les plus grands objets
- Indications sur les progrès du projet (variations par rapport au calendrier ou au projet et justification ad hoc)
- Coûts du projet cumulés, avec indication du renchérissement gris et du renchérissement de la construction, dans la mesure où le projet s'étend sur plusieurs années
- Coûts prévisionnels de chacun des projets y c. la justification des écarts importants
- Liste à jour des priorités, avec indications de l'état de la planification des projets qui ne sont pas encore en construction

L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) dans le cadre du rapport intermédiaire ne signifie pas que cette évolution des coûts sera acceptée par l'OFT et les cantons. Si l'OFT constate que les crédits ne peuvent pas être respectés et considère les mesures prises comme insuffisantes, il prend immédiatement contact avec l'entreprise et les cantons et engage les mesures nécessaires (par exemple l'OFT introduit une planification de blocage ou exige des mesures de compensation).

§ 16 Rapport et décompte finaux

L'entreprise adresse à l'OFT et aux cantons le rapport et le décompte finaux de chaque projet en temps utile après la remise ou la mise en exploitation du projet. Ce délai est en règle générale de six mois au maximum. Quant à la forme du décompte final, l'entreprise est libre en principe, mais les indications minimales qui doivent y figurer sont les suivantes (L'OFT met à disposition des modèles):

- Désignation du projet conformément à l'approbation des plans
- Provenance des fonds en francs (fonds d'amortissement ordinaires et prêts, amortissements directs, parts des conventions d'objets et financements spéciaux, contributions de tiers, tous les montants étant répartis par bailleur de fonds)
- Emploi des fonds
- Eventuels fonds excédentaires provenant de conventions par objet, répartition par bailleur de fonds
- Eventuelles indications sur le renchérissement (renchérissement de la construction, renchérissement gris)
- Indications sur la comptabilisation des placements et la capitalisation de l'ouvrage d'art ou des ouvrages d'art

Dans le rapport final des grands projets, l'entreprise doit soumettre en détail à l'OFT et aux cantons une récapitulation des économies prévisionnelles ou des coûts subséquents du projet réalisé. Il faut notamment chiffrer les nouveaux amortissements et ceux qui sont supprimés, les frais d'entretien ainsi que les produits supplémentaires escomptés. Les variations par rapport à la planification initiale du financement et des coûts subséquents doivent être chiffrées et motivées.

L'OFT adresse par écrit à l'entreprise et aux cantons le résultat de l'examen final.

Les montants de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sont traités conformément à la brochure n° 10 « Entreprises de transport concessionnaires (ETC), téléphériques et remontées mécaniques » de l'AFC. Les amortissements, y compris les amortissements directs, sont considérés comme des subventions soumises à la réduction forfaitaire de l'impôt préalable conformément au chiffre 4.2 de la brochure.

§ 17 Mises au concours et adjudications

L'entreprise s'engage à adjuger les mandats pour les investissements financés selon l'art. 49 et 56 LCdF selon les principes de l'économie de marché.

Si la Confédération est actionnaire majoritaire (c'est-à-dire que la Confédération possède au moins la moitié plus un des actions et droits de vote), la procédure de mise au concours est régie par la loi fédérale sur les marchés publics (LMP, RS 172.056.1) et la procédure juridique ou le droit de recours par la commission fédérale des recours. Si la Confédération n'est pas l'actionnaire majoritaire, la procédure de mise au concours est régie par l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMPu) et le système des moyens de recours du canton où l'entreprise est domiciliée.

§ 18 Garantie de prêt

L'entreprise s'engage à annoncer à l'avance à l'OFT, avec copie aux cantons, tout changement de propriétaire des installations, notamment des installations construites ou acquises avec des fonds d'investissement publics. L'OFT négocie la marche à suivre avec les cantons.

En cas de changement d'affectation, d'aliénation ou de changement de propriétaire d'un objet dans le contexte des aides financières selon les art. 49 et 56 LCdF, on applique les dispositions de la loi sur les subventions (LSu).

§ 19 Controlling

L'OFT relève une fois par an des indices et d'autres données pour l'infrastructure. Ces indices (système d'indices de l'OFT pour l'étalonnage des performances) et ces informations sont à adresser à l'OFT avec l'offre (valeurs planifiées) et les documents pour l'approbation des comptes (valeurs effectives). Les cantons participants reçoivent des copies s'ils n'y renoncent pas expressément.

§ 20 Présentation des comptes

La comptabilisation de tous les montants est régie par l'ordonnance du DETEC du 18 décembre 1995 concernant la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires (ORCO, RS 742.221). Exception : la comptabilisation des frais administratifs généraux au titre d'investissements effectués par les entreprises qui appliquent les recommandations

relatives à la présentation des comptes Swiss GAAP RPC. Par ailleurs, on applique les présentes dispositions.

§ 21 Bases juridiques applicables

Les principales dispositions juridiques applicables sont les suivantes:

- Loi sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101)
- Loi fédérale sur les aides financières et les indemnités (loi sur les subventions LSu), RS 616.1
- Code des obligations (CO; RS 220)
- Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (ordonnance sur les indemnités, OIPAF), RS 742.101.1
- Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR ; RS 742.101.2)
- Ordonnance du DETEC concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires (ORCO ; RS 742.221)
- Loi fédérale du 16 décembre 1994 sur les marchés publics, (RS 172.056.1)
- Ordonnance du 11 décembre 1995 sur les marchés publics (OMP ; RS 172.056.11)
- Accord intercantonal sur les marchés publics

§ 22 Durée de validité et modification des conventions

Les conventions d'indemnisation et d'investissement se rapportent à l'année civile figurant dans l'offre. Les conventions d'objet des cantons sont valables jusqu'à la fin des

investissements qu'elles financent.

Toute modification de ces conventions, y compris les modifications des listes d'objets et des priorités (sous réserve du §13), ne peut se faire que sous la forme écrite.

Lorsque les dispositions générales sont modifiées par des conventions de financement ultérieures, seules les nouvelles dispositions sont applicables s'il n'y a pas d'accords particuliers.

§ 23 Planification à moyen terme

La Confédération et les cantons acceptent la planification à moyen terme des fonds et des investissements comme base pour de futures contributions. Celles-ci sont toutefois soumises à une réserve expresse des décisions budgétaires ad hoc. L'approbation ne donne aucun droit à de futures contributions. Elle ne doit pas non plus être comprise comme une approbation d'éventuels coûts financiers au sens de l'article 27, alinéa 1, de l'OIPAF.

§ 24 Différends

En cas de différends sur l'interprétation des conventions selon l'art. 49 et 56 LCdF, le Conseil fédéral décide en dernière instance.

§ 25 Dispositions pénales en cas d’infractions

L’exécution des conventions est soumise par ailleurs aux dispositions pénales et aux mesures administratives selon les art. 88 et 89 LCdF ainsi qu’au CP.

Annexe 2.1

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	

GARE DE TRAVERS

Motivation :

Les CFF modernisent les installations de sécurité de la gare de Travers, modifient les voies et la ligne de contact et adaptent les quais à la législation en vigueur. Etant utilisateurs de la gare, les TRN devront participer aux frais en raison de leur raccordement à l'infrastructure CFF selon contrat. Ces travaux donneront accès à toutes les voies de la gare depuis ou vers le réseau TRN et garantiront la comptabilité des deux systèmes de block (CFF et TRN).

Nature des travaux :

Remplacement de l'appareil d'enclenchement, datant de plus de 70 ans, par un nouvel appareil. Remplacement des voies, quais, caniveaux à câbles, etc.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement :

Fr. 910.000.- avec un taux d'amortissement de 4%**.**

Date de réalisation prévue :

2008

Annexe 2.2

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	

GARE DE FLEURIER

Motivation :

Ce projet consiste en un réaménagement des infrastructures (voie, lignes de contact, installations de sécurité et quais) devenues obsolètes et ne satisfaisant pas à la législation en vigueur. Il s'agit également d'une simplification du plan des voies afin de l'adapter à la disparition du trafic des marchandises. A cela s'ajoute la démolition de la halle marchandises, l'aménagement d'une interface train-bus et le renouvellement des installations de sécurité, en particulier des commandes des six passages à niveaux.

Nature des travaux :

Réaménagement des quais, des voies, des installations de sécurité et des bâtiments.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement :

Fr. 9.500.000.- avec un taux d'amortissement de 3%**.**

Date de réalisation prévue :

2007 à 2010

Annexe 2.3

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	

BLOCK DE LIGNE LA CHAUX-DE-FONDS – LES PONTS-DE-MARTEL

Motivation :

Actuellement, la sécurité se déroule uniquement sur la base des prescriptions et documents de service sous l'entière responsabilité du personnel de conduite. La sinuosité et la déclivité du réseau pose des problèmes de visibilité.

Nature des travaux :

Travaux de génie civil pour la mise en place de caniveaux à câbles, tirage des câbles, construction de chambres de jonction et modification des locaux pour l'appareillage. Mise en place d'installations de sécurité sur l'ensemble de la ligne.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement :

Fr. 4.200.000.- dont Fr. 2.000.000.- jusqu'en 2010 avec un taux d'amortissement de 4 %.

Date de réalisation prévue :

2010 à 2011

Annexe 2.4

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	
PASSAGES A NIVEAU	
Motivation : Adaptation aux exigences de la législation fédérale des passages à niveau des Montagnes neuchâteloises.	
Nature des travaux : Installation ou remplacement de feux clignotants et installations de barrières automatiques.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 1.140.000.- dont Fr. 960.000.- jusqu'en 2010 avec un taux d'amortissement de 4 %.	
Date de réalisation prévue : 2007 à 2011	

Annexe 2.5

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	
GARE DE LA SAGNE	
Motivation : Adaptation des quais et des voies qui ne répondent plus aux exigences légales. En particulier, rehaussement des quais conformément à la LHand.	
Nature des travaux : Travaux de génie civil pour le rehaussement des quais et travaux de réaménagement des voies.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 600.000.- avec un taux d'amortissement de 3%.	
Date de réalisation prévue : 2009	

Annexe 2.6

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	
DEPOT DE LONGEREUSE, TRAVAUX DE REFECTION DE LA VOIE (FLEURIER)	
Motivation : Mise en conformité des installations de sécurité.	
Nature des travaux : Réfection des voies et des embranchements relatifs au bâtiment.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 400.000.- avec un taux d'amortissement de 3%.	
Date de réalisation prévue : 2007 à 2009	

Annexe 2.7

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	
GARE DE LA CHAUX-DE-FONDS	
Motivation : Travaux CFF-CJ-TRN nécessaires pour la mise en conformité avec la législation fédérale.	
Nature des travaux : Rehaussement du quai voyageur.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 290.000.-avec un taux d'amortissement de 3%.	
Date de réalisation prévue : 2010	

Annexe 2.8

TRANSPORTS RÉGIONAUX NEUCHÂTELOIS TRN SA	
VEHICULES DE SERVICE POUR L'ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE	
Motivation : Usure des véhicules routiers et ferroviaires utilisés pour l'entretien de l'infrastructure, soit les voies, les installations de sécurité et les lignes de contact.	
Nature des travaux : Remplacement des véhicules.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 360.000.- avec un taux d'amortissement de 5% et 10%.	
Date de réalisation prévue : 2008 (Fr. 60.000.-) et 2010 (Fr. 300.000.-)	

Annexe 3.1

COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NEUCHATEL ET ENVIRONS SA	

POSTE D'ENCLENCHEMENT A COLOMBIER

Motivation :

Les installations de sécurité réalisées en 1981 prévoyaient un poste d'enclenchement pour une station et les deux demie-stations voisines. Les signaux de Colombier sont ainsi gérés par le poste d'enclenchement d'Auvernier pour la partie Est et par le poste d'enclenchement d'Areuse pour la partie Ouest. Dans la solution réalisée, des signaux d'entrée en station n'étaient pas prévus. Le système n'est pas extensible, par exemple pour transformer les aiguilles à talon en aiguilles commandées par un moteur électrique. Les aiguilles à talon sont certes munies d'un contrôle de lames, mais en cas de dysfonctionnement ou de mauvaise interprétation par le conducteur du train, il n'y a pas de garde-fou et le train risque de dérailler. Lors de la reconstruction des postes d'enclenchement d'Auvernier en 2003 et d'Areuse en 2005, les anciennes installations permettant de commander les signaux de Colombier ont été maintenues dans ces deux postes d'enclenchement.

Nature des travaux :

Construction d'un nouveau poste d'enclenchement à Colombier, dans les annexes de la station. Electrification des aiguilles 1 et 2, maintien de la voie militaire, mais avec l'aiguille manuelle existante, complétée par un sabot dérailleur. La station sera ainsi pourvue de signaux d'entrée et de signaux de sortie. Les signaux de groupe seront maintenus, comme partout sur le réseau. L'aiguille 1 a déjà été prévue pour l'électrification, l'aiguille 2 devra être changée dans le cadre de cette opération.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement :

Fr. 1.000.000.- avec un taux d'amortissement de 5%**.**

Date de réalisation prévue :

Automne 2008 avec date d'activation prévue au 31.12.2008.

Annexe 3.2

COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NEUCHATEL ET ENVIRONS SA		
PASSAGES A NIVEAU 2007 – 2009		
AUVERNIER	**CHAMP-BOUGIN**	**FTR**
Motivation : Hormis l'obligation légale (DE-OCF), il est indispensable de sécuriser ce passage très fréquenté. Le nombre d'incidents est important.	**Motivation :** La succession en ligne droite d'un passage à niveau et d'un passage pour piétons représente un danger non négligeable. En observant les piétons qui traversent la voie et la route, on s'en aperçoit très bien que le danger du train (vitesse 75 km/h) est sous-estimé.	**Motivation :** Remplacement d'une installation de barrières automatiques datant de 1972, pour laquelle il devient difficile d'obtenir des pièces de rechange.
Nature des travaux : Remplacement de l'installation de feux clignotants datant de 1979 par une nouvelle installation de barrières automatiques avec commande électronique.	**Nature des travaux :** Création d'un îlot d'une largeur de 2 mètres au nord de la voie, décalage des axes de plusieurs mètres entre la traversée routière et la traversée de la voie. Le piéton n'est plus obligé d'observer la route et la voie en même temps, car il traverse d'abord la route, puis la voie (ou à l'envers).	**Nature des travaux :** Remplacement de l'installation de feux clignotants datant de 1972 par une nouvelle installation de barrières automatiques avec commande électronique.
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 400.000.- avec participation de tiers (Commune et Canton, propriétaires de la route) de Fr. 200.000.- Taux d'amortissement de 3%.	**Montant de l'investissement et taux d'amortissement :** Fr. 300.000.- participation de tiers (Commune et Canton, propriétaires de la route) de Fr. 150.000.- Taux d'amortissement de 3%.	**Montant de l'investissement et taux d'amortissement :** Fr. 500.000.- avec participation de tiers (Commune et Canton, propriétaires de la route) de Fr. 250.000.- Taux d'amortissement de 3%.
Date de réalisation prévue pour : Automne 2007 et printemps 2008 avec date d'activation prévue au moins d'avril 2008	**Date de réalisation prévue pour :** Automne 2007 et printemps 2008 avec date d'activation prévue au moins d'avril 2008.	**Date de réalisation prévue pour :** Eté 2009 avec date d'activation prévue au 31.12.2009.

Annexe 3.3

COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NEUCHATEL ET ENVIRONS SA	

TRAVAUX DE VOIE 2008

Motivation :

Le tronçon a été construit à neuf à l'occasion du déplacement de la voie pour la création de l'autoroute A5 en 1975. Le caisson est encore en bon état, mais côté station du Bas-des-Allées, l'écoulement des eaux ne se fait plus correctement, risquant un endommagement important.

Nature des travaux :

Remplacement des rails, des traverses et du ballast, réparations du caisson et réfection partielle des drainages côté station du Bas-des-Allées. Pose de rail CFF I et de traverses béton monobloc.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement :

Fr. 300.000.- Taux d'amortissement de 4%

Date de réalisation prévue :

Eté 2008 avec date d'activation prévue au 31.12.2008

Annexe 3.4

COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NEUCHATEL ET ENVIRONS SA	
TRAVAUX DE VOIE 2009	
TRONÇON FTR	**TRONÇON NORD FTR**
Motivation : Tronçon construit entre 1973 et 1975 dans le cadre de la construction de l'autoroute A5. Le rail et les traverses datent des mêmes années. Le caisson côté ouest a souffert depuis la mise en place de la piste cyclable en 1997, car ponctuellement, l'écoulement des eaux ne se fait plus normalement.	**Motivation :** Les projets de création de l'autoroute dans un tunnel à Serrières ont freiné les travaux de remplacement du dernier tronçon de rail C 30 monté sur traverses en acier, qui date de 1973. La réfection de ce tronçon a été repoussé à plusieurs reprises, car le rail, malgré qu'il est usé, répond encore aux normes légales et le caisson ne s'est pas trop dégradé. Il est souhaitable de réaliser les travaux dans le cadre de la création du tunnel autoroutier de Serrières, à condition qu'il n'y ait pas une dégradation qui nécessiterait une intervention.
Nature des travaux : Remplacement des rails, des traverses et du ballast, réparations ponctuelles du caisson et des drainages. Pose de rail CFF I et de traverses béton monobloc.	**Nature des travaux :** Remplacement des rails et des traverses ainsi que du ballast, le caisson est visiblement encore en bon état. Pose de rail CFF I et de traverses béton monobloc.
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 700.000 francs. Taux d'amortissement de 4%.	**Montant de l'investissement et taux d'amortissement :** Fr. 200.000 francs. Taux d'amortissement de 4%.
Date de réalisation prévue pour : Eté 2009 avec d'activation prévue au 31.12.2009	**Date de réalisation prévue pour :** Automne 2009 avec date d'activation prévue au 31.12.2009

Annexe 3.5

COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NEUCHATEL ET ENVIRONS SA	
TRAVAUX DE VOIE 2010	
TRONÇON AUVERNIER	**TRONÇON COLOMBIER – CHESARDS**
Motivation : Le tronçon a été construit à neuf à l'occasion du déplacement de la voie pour la création de l'autoroute A5 en 1975. Le caisson est encore en bon état mais, à certaines places, l'écoulement des eaux ne se fait plus correctement. Ces problèmes d'écoulement ponctuels proviennent probablement de la création d'une piste cyclable en 1997, dont le caisson bloque ponctuellement l'écoulement des eaux en direction du lac.	**Motivation :** Le tronçon a été construit à neuf à l'occasion du déplacement de la voie pour la création de l'autoroute A5 en 1975. Le caisson est encore en bon état, mais à certaines places, l'écoulement des eaux ne se fait plus correctement. Les rails ont été changés en 1990 en réutilisant les traverses existantes (adaptation du matériel d'attache). Compte tenu que la distance entre les traverses n'a pas été ramenée à 60 cm, ce type de réfection ne s'est pas avéré concluant.
Nature des travaux : Remplacement des rails, des traverses et du ballast, réparations ponctuelles du caisson et réfection partielle des drainages. Pose de rail CFF I et de traverses béton monobloc.	**Nature des travaux :** Remplacement des rails, des traverses et du ballast, réparations ponctuelles du caisson et réfection ponctuelle des drainages. Pose de rail CFF I et de traverses béton monobloc.
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 600.000.- Taux d'amortissement de 4%.	**Montant de l'investissement et taux d'amortissement :** Fr. 400.000.- Taux d'amortissement de 4%.
Date de réalisation prévue pour : Eté 2010 avec date d'activation prévue au 31.12.2010.	**Date de réalisation prévue pour :** Eté 2010 avec date d'activation prévue au 31.12.2010

Annexe 3.6

COMPAGNIE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NEUCHATEL ET ENVIRONS SA		
LIGNES AERIENNES 2009 – 2010		
BAS-DES-ALLEES – VAUDIJON	**EVOLE – CH-BOUGIN**	**SERRIÈRES – AUVERNIER**
Motivation : Ligne de contact qui date de 1975, année de la construction de la voie dans le cadre du déplacement de la voie par l'autoroute A5. Des problèmes d'usure du fil de contact justifient une réfection, sans changement des mâts.	**Motivation :** Ligne de contact qui date de 1965-1980, réalisée dans le cadre des déplacements de la voie pour l'élargissement du quai Perrier et du quai Godet. Des problèmes d'usure du fil de contact justifient une réfection, sans changement des mâts.	**Motivation :** Ligne de contact qui date de 1975, année de la construction de la voie dans le cadre du déplacement de la voie par l'autoroute A5. Des problèmes d'usure du fil de contact justifient une réfection, sans changement des mâts.
Nature des travaux : Remplacement du câble porteur et du fil de contact, rénovation des bras de suspension.	**Nature des travaux :** Remplacement du câble porteur et du fil de contact, rénovation des bras de suspension.	**Nature des travaux :** Remplacement du câble porteur et du fil de contact, rénovation des bras de suspension.
Montant de l'investissement et taux d'amortissement : Fr. 300.000.-Taux d'amortissement de 3%.	**Montant de l'investissement et taux d'amortissement :** Fr. 200.000.- Taux d'amortissement de 3%.	**Montant de l'investissement et taux d'amortissement :** Fr. 500.000.- Taux d'amortissement de 3%.
Date de réalisation prévue pour : Eté 2009 avec date d'activation prévue au 31.12.2009.	**Date de réalisation prévue pour :** Eté 2010 avec date d'activation prévue au 31.12.2010.	**Date de réalisation prévue pour :** Eté 2010 avec date d'activation prévue au 31.12.2010.

Annexe 4.1

BLS SA	bls
DOUBLEMENT DE VOIE FORET DE FANEL - MARIN	
Motivation : Ce projet fait suite au doublement de voie Anet – Champion – Forêt de Fanel, crédit voté par le Grand Conseil. Dans le cadre du projet ZEB, les modifications des nœuds de correspondance de Neuchâtel et Berne impliquent une zone de croisement entre le Pont-de-Thielle et Marin. Permet des croisements dynamiques des trains avec gains de temps de parcours et stabilité d'horaire accru.	
Nature des travaux : Doublement de la voie, renouvellement des quais, de la voie et de la ligne de contact.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement: Fr. 43.850.000.- dont Fr. 7.200.000.- de 2008 à 2010 avec un taux d'amortissement de 3 %.	
Date de réalisation prévue : Planification et réalisation de 2008 à 20XX.	

Annexe 4.2

BLS SA	bls

GARE DE CHIETRES

Motivation :

Augmentation de la vitesse de passage des trains en gare de Chiètres à 70 km/h (1ère étape). Les investissements actuels limitent la vitesse des trains à 50 km/h y compris celle du TGV.

Nature des travaux :

Amélioration de la géométrie de la gare de Chiètre, notamment à la hauteur du croisement CFF Morat-Lyss.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement:

Fr. 1.150.000.- avec un taux d'amortissement de 4%.

Date de réalisation prévue :

Planification et réalisation de 2007 à 2009.

Annexe 4.3

BLS SA	bls

GARE DE MÜNTSCHEMIER

Motivation :

Etat actuel de la gare, développement du trafic marchandise et prolongement du doublement de voie Chiètre-Anet avec croisement de trains à haute vitesse.

Nature des travaux :

Création d'un îlot central, modification de la géométrie de la voie (courbure), renouvellement des quais selon les nouvelles normes en vigueur et renouvellement de la voie marchandises. Ces investissements permettront le croisement des trains à 160 km/h.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement:

Fr. 26.800.000.- dont 11.800.000.- jusqu'en 2010 avec un taux d'amortissement de 4%.

Date de réalisation prévue :

Planification de 2008 à 2010 et réalisation de 2010 à 2012

BLS SA	bls

VIADUC SUR LA SARINE (DOUBLEMENT DE VOIE MASS-GUMMENEN)

Motivation :

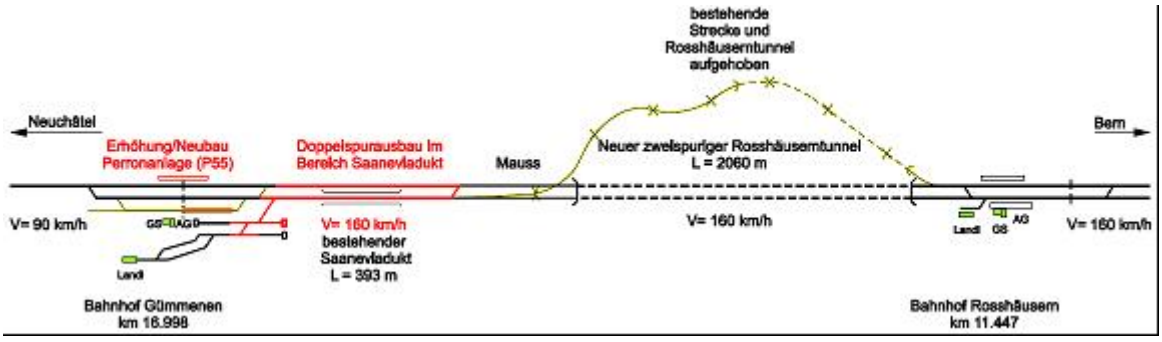
Dans le cadre du projet ZEB les modifications au niveau des nœuds de Neuchâtel et Berne entraîneront des croisements entre Mauss et Gümmenen. Augmentation de la vitesse de passage des trains en gare de Chiètres à 160 km/h. Les investissements actuels limitent la vitesse des trains à 90 km/h y compris celle du TGV.

Nature des travaux :

Prolongement du doublement de voie de Rosshäusern-Mauss (projet LGV) jusqu'à Gümmenen. Rénovation totale du viaduc sur la Sarine, élargissement des quais de la gare de Gümmenen et renouvellement des installations de signalisation.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement:

Fr. 52.100.000.- dont 2.000.000.- jusqu'en 2010 avec un taux d'amortissement de 3%.

Date de réalisation prévue :

Planification de 2008 à 2012 et réalisation de 2013 à 2015