



**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de loi portant modification de la loi sur les
transports publics (LTP)**

(Du 2 février 2011)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

La mise en œuvre dans le canton de Neuchâtel de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) a nécessité dans le courant de l'automne 2007 des adaptations au niveau de la législation cantonale.

Pour ce qui concerne les transports publics, un rapport (07.031) à l'appui d'un projet de loi portant modification de la loi cantonale sur les transports publics (LTP) a été présenté dans ce sens lors de session du Grand Conseil des 6 et 7 novembre 2007.

Le présent rapport a pour but de vous informer des nouvelles modifications à prévoir au niveau de la loi cantonale sur les transports publics (LTP) dans le cadre de la RPT et de leurs conséquences.

1. GENERALITES CONCERNANT LA RPT

Lors de la session du Grand Conseil des 27 et 28 juin 2006, votre autorité a été informée des aspects généraux de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT).

Puis, lors de la session des 6 et 7 novembre 2007, votre autorité a entériné les modifications législatives nécessaires pour permettre, dans les meilleures conditions, l'entrée en vigueur de la RPT au 1^{er} janvier 2008.

Le rapport (07.031) à l'appui d'un projet de loi portant modification de la loi cantonale sur les transports publics (LTP) a été accepté par 92 voix sans opposition.

Le rapport (09.041) à l'appui de dix projets de lois et un projet de décret destinés à améliorer la situation financière de l'Etat proposait de partager l'effet RPT dans les transports publics entre l'Etat et les communes. Le grand conseil lors de sa session des 1^{er} et 2 décembre 2009, a refusé cet élément.

2. RPT ET TRANSPORTS PUBLICS

Avec l'entrée en vigueur de la RPT, l'indemnisation des transports publics régionaux reste une tâche commune de la Confédération et des cantons. Les instruments de pilotage global ont été conservés, à savoir les quotes-parts cantonales et la participation des cantons.

La capacité financière des cantons n'est toutefois plus prise en compte dans le calcul des parts fédérale et cantonale. Ce principe est à la base même de la RPT qui veut abolir la péréquation indirecte pour la remplacer par une péréquation directe plus importante. En revanche, la densité de la population et la longueur des lignes de chemin de fer privées sont prises en compte dans la méthode de calcul. La prochaine révision des taux de participation des cantons est prévue pour 2012, mais ne devrait pas apporter de changement important pour le canton de Neuchâtel.

Ainsi, depuis l'entrée en vigueur de la RPT en 2008, la part du canton de Neuchâtel à l'indemnisation du trafic régional (TRV) et de l'infrastructure régionale (IS) est passée de 27% à 50%.

Clé de répartition selon OPCTR*	Part fédérale	Part cantonale
Années d'horaire 2004-2007	73%	27%
Années d'horaire 2008-2011**	50%	50%

* Ordonnance sur les parts cantonales dans l'indemnisation du trafic

** Suppression de la capacité financière et adaptation de la formule de calcul

3. REPARTITION ENTRE L'ETAT ET LES COMMUNES

3.1. Pot commun

Depuis 2005 avec l'introduction d'une répartition paritaire entre l'Etat et les communes de la part cantonale à l'indemnisation du trafic régional et à l'infrastructure régionale, les communes prennent en charge 50% de la part cantonale. C'est le système dit du «pot commun».

Pour ne pas transférer aux communes le report de charges de la Confédération sur le canton dans le cadre de la RPT, l'article 29 de la LTP a été modifié afin de compenser l'augmentation de la part cantonale au trafic régional (TRV) et à l'infrastructure régionale (IS). La modification est commentée dans le rapport 07.031. Il convient ici de rappeler que dans l'ensemble, l'opération RPT n'est neutre pour le canton de Neuchâtel que grâce aux contributions du fonds de compensation des cas de rigueur. Ce fonds étant limité dans le temps, la RPT sera dans l'ensemble négative pour le canton de Neuchâtel.

Depuis 2008, l'Etat prend ainsi en charge 46% de la part cantonale de la subvention (indemnité) concernant le trafic régional (TRV) et l'infrastructure régionale (IS); le solde est versé au «pot commun». Le montant total du «pot commun» est supporté à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes.

Répartition de l'indemnité dans le trafic régional (base 100)	Avant RPT	Après RPT
Confédération	73,0	50
Canton	13,5	23* + 13,5 = 36,5
Communes	13,5	13,5
Total	100	100

* 23 = 46% x 50

3.2 Lien avec le plan directeur des transports

Le plan directeur des transports fixe les objectifs à atteindre pour les transports publics et précise aussi que pour les atteindre, des ressources supplémentaires seront nécessaires. Dans un premier temps, une réallocation des ressources est nécessaire pour maintenir l'acquis et dans un deuxième temps, la recherche de nouvelles sources de financement sera nécessaire pour développer l'offre.

Le rapport présenté ici vise le premier objectif, à savoir une réallocation des ressources afin de pérenniser l'offre actuelle. Dans un deuxième temps, nous vous présenterons un rapport dont l'objectif sera de proposer une meilleure allocation temporelle des ressources. En parallèle, de nouvelles sources de financement pour le développement de l'offre seront étudiées, notamment en relation avec les objectifs de la fiche A24 du plan directeur cantonal concernant la gestion du stationnement. La mise en œuvre d'une telle mesure est toutefois un processus plus long et servira à trouver des ressources pour développer l'offre.

3.3 Maintien de l'acquis et petits développements de l'offre

Pour maintenir l'acquis, les entreprises font face à des coûts supplémentaires liés au renchérissement général et en particulier au prix du carburant, ainsi qu'à diverses adaptations législatives, comme par exemple l'adaptation de la loi sur la durée du travail (ces coûts supplémentaires sont estimés à environ 1 million de francs par année). Par ailleurs, diverses mesures d'économie de la Confédération augmentent la charge des cantons.

Grâce à l'accord entre le Département fédéral des finances et la Conférence des gouvernements cantonaux, la Confédération renonce à économiser 15 millions de francs en abandonnant le projet d'élever la limite à 100 personnes par jour et en maintenant à 32 personnes par jour la demande minimale pour sa participation à l'indemnité. Par contre, elle maintient des économies de l'ordre de 21 millions en 2012, 22 millions en 2013 et 25 millions en 2014 au titre de correction du renchérissement et des économies d'intérêt dues aux garanties d'Etat. Les conséquences pour le canton de Neuchâtel en maintenant l'offre sont de l'ordre de 700.000 francs par année.

L'amélioration des prestations existantes a aussi un coût. Le matériel roulant moderne et performant Domino sur les lignes CFF coûte environ 1,5 million de francs supplémentaires par année. Les nouveaux trolleybus à Neuchâtel, le remplacement des bus anciens par du nouveau matériel moins polluant, plus silencieux et climatisé sont autant d'améliorations pour la clientèle neuchâteloise, mais dont les répercussions financières sur l'offre sont importantes (environ 2 millions de francs par année).

D'autres améliorations prévues ces prochaines années auront des répercussions financières importantes. Citons notamment le renforcement de l'offre entre Neuchâtel et Le Locle par des trains supplémentaires, entre autres pour faire face aux flux des étudiants générés par les déplacements de classes du CPLN, les He-Arc ainsi que les déplacements des élèves dans le cadre d'HarmoS. A noter que la mise en conformité des infrastructures imposée par la loi pour la mobilité des personnes à mobilité réduite (LHand) a aussi des répercussions sur les coûts de fonctionnement.

Ces différentes améliorations devront en grande partie être financées entièrement par le canton sans le cofinancement de la Confédération, les moyens prévus pour ces prochaines années ne permettant que peu ou pas d'augmentations individuelles de quotes-parts.

Ces différents éléments conduisent à un saut important des besoins d'indemnités en 2012 et 2013. Par la suite, l'augmentation annuelle sera plus modérée et proche du taux

d'inflation. D'autre part, les économies résultant de la fusion des entreprises TN et TRN se feront sentir à partir de 2015 – 2016. Dans sa séance du 22 décembre 2010, le Conseil d'Etat a fixé comme objectif de maintenir l'offre actuelle et de chercher le financement nécessaire pour couvrir cette forte augmentation des besoins d'indemnité.

Le Conseil d'Etat propose dès lors de modifier la répartition du financement des transports publics entre le canton et les communes. En effet, l'Etat de Neuchâtel ne pourra pas à la fois continuer de supporter seul les conséquences de la RPT et financer les améliorations de l'offre nécessaires et discutées dans les conférences régionales des transports (CRT). Sans la mesure proposée dans ce rapport, l'offre actuelle ne pourra pas être maintenue dès l'horaire 2012 (changement d'horaire de décembre 2011) et des coupes importantes seront nécessaires, telles la réduction des cadences dans le trafic urbain, la suppression des trains de renfort, la réduction des prestations le week-end, voire la suppression de certaines lignes.

Compte tenu de la participation fédérale et des communes qui ont un effet multiplicateur sur le montant de l'offre, il s'agirait alors d'économiser environ 9,3 millions de francs de prestations. Le tableau en annexe 2 présente une liste de mesures en vue d'apporter des économies. Elles ne permettraient cependant d'apporter que 7,4 millions de francs.

Dans les lignes adoptées par le Grand Conseil en matière de redressement des finances et de réforme de l'Etat (10.002), le Conseil d'Etat s'est donné un cadre contraignant. Il a fixé, pour chaque secteur fonctionnel, un taux de progression à respecter afin d'atteindre le retour à l'équilibre budgétaire en 2015. C'est ainsi que le taux de croissance attribué au domaine des transports s'élève en moyenne annuelle à 1.3% au cours des prochaines années. Il appartient aux deux seuls domaines enregistrant le plus fort taux de croissance, les autres étant limités aux environs de 0.5%. Les charges additionnelles liées aux différents facteurs, respectivement causes, mentionnés ci-avant, ne permettent pas de satisfaire au cadre financier imposé. Il existe un écart significatif entre les coûts prévisibles des prestations et les crédits disponibles.

L'Etat de Neuchâtel n'est donc pas en mesure de faire face seul à cette brusque augmentation des coûts. Par ailleurs, une diminution de l'offre, qui du point de vue financier devrait raisonnablement s'imposer, n'est guère envisageable dans le contexte politique et économique actuel. Elle s'inscrirait clairement à l'opposé des projets de restructuration nécessaires au canton, notamment à celui du projet d'agglomération, dont le projet TransRUN n'est qu'une des mesures.

Ainsi, les 46% de la part cantonale de la subvention (indemnité) concernant le trafic régional (TRV) entreront dorénavant directement dans le «pot commun» avant la répartition paritaire entre l'Etat et les communes.

Pour réduire l'effet de la modification sur les communes, l'Etat prendrait en contrepartie à sa charge la totalité de l'indemnisation de l'infrastructure ferroviaire et des prestations spéciales, telles que les trains Régio-Express de substitution des TGV. Ces prestations que l'Etat financerait seul correspondent à environ 7.5% du volume total des indemnités (y compris part fédérale), respectivement 5.7% de la part neuchâteloise. Selon la planification à moyen terme du service des transports, cela représente environ 3,3 millions de francs en 2012.

4. EXAMEN DÉTAILLÉ DE LA MODIFICATION DE LA LOI

Comme mentionné précédemment, avec la RPT, la participation financière de la Confédération au trafic régional (TRV) et à l'infrastructure régionale (IS) est passée de 73% à 50%, ce qui représente un montant d'environ 11 millions de francs pour l'année d'horaire 2012. Au vu des augmentations importantes des dépenses décrites ci-dessus, l'Etat n'est plus en mesure de prendre seul à sa charge cet effet de la RPT.

Conscient qu'un report pur et simple de l'effet RPT dans le pot commun ne serait pas acceptable pour les communes, d'autant que cet élément du rapport (09.041) à l'appui de dix projets de lois et un projet de décret destinés à améliorer la situation financière de l'Etat a été refusé par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat propose une nouvelle répartition fonctionnelle des dépenses à la charge de l'Etat et à la charge du pot commun. Il propose de mettre dans le pot commun les subventions sur lesquelles les communes peuvent avoir une influence par le biais des CRT et de prendre entièrement à sa charge celles sur lesquelles les communes n'ont aucune influence.

Concrètement, l'Etat prendrait à sa charge les subventions liées à l'indemnisation de l'exploitation et des amortissements des infrastructures ferroviaires, ainsi que les prestations qu'il commande spécifiquement sans consultation des CRT ou des prestations spéciales. Entre actuellement dans cette catégorie le Regio-Express de substitution des TGV.

Contrairement aux prestations ci-dessus, les communes peuvent avoir une influence sur l'offre du trafic régional et urbain par le biais des CRT. Elles sont en effet les partenaires de l'Etat pour la planification et le développement de l'offre, mais aussi lorsqu'il s'agit de trouver des mesures d'économies. Elles sont consultées tant en ce qui concerne l'offre de trafic local que pour le trafic régional. Elles peuvent donc influencer le volume des subventions, ce qui justifie entre autres le report à leur charge de l'effet RPT.

Il s'agit donc de modifier l'article 29 de la LTP. Le premier alinéa précise quelles sont les prestations que l'Etat finance seul, à savoir la part cantonale de l'indemnisation de l'exploitation et des amortissements de l'infrastructure et les prestations spéciales. Par prestations spéciales, on entend toute prestation de transport, hormis celles qui sont précisée à l'alinéa 2. Concrètement cela concerne actuellement uniquement le financement des Régio-express de substitution des TGV.

Les lignes à l'essai restent régies par les articles 37 et 38 de la LTP, de même que les autres mesures d'encouragement selon les articles 39 à 42 de la LTP.

Le second alinéa définit les prestations faisant partie du pot commun – soit le trafic régional, le trafic urbain et le trafic touristique sur les lacs de Neuchâtel et des Brenets – et renvoie à l'article 30 sur la manière de répartir la part communale. Cette dernière n'est pas modifiée.

Par cette modification de la loi, l'Etat reporte l'effet de la RPT sur les communes. Par les prestations qu'il finance en revanche seul, il en réduit l'impact sur le pot commun. Grâce à cette augmentation modérée de la part communale, il sera possible de maintenir les prestations actuelles de transports publics et de mettre en œuvre les adaptations nécessaires pour répondre à la demande.

Le tableau ci-dessous présente les parts respectives de la Confédération, de l'Etat et des communes dans la situation actuelle et selon la nouvelle proposition:

		Exploitation et amortissement infrastructure	Trafic régional	Trafic régional non reconnu par la Confédération	Trafic urbain	Trafic touristique LNM (sauf régional) et LNB	Prestations spéciales (p. ex. RE substitution TGV)
Confédération	Actuel	50%	50%	0%	0%	0%	0%
	Futur	50%	50%	0%	0%	0%	0%
Etat	Actuel	$23 + 13.5 = 36.5\%^1$	$23 + 13.5 = 36.5\%$	50%	50%	50%	50%
	Futur	50%	25%	50%	50%	50%	100%
Communes	Actuel	13.5%	13.5%	50%	50%	50%	50%
	Futur	0%	25%	50%	50%	50%	0%

Le tableau correspondant avec les montants estimés selon la planification à moyen terme pour 2012 est présenté à l'annexe 1.

5. INCIDENCES DE LA MODIFICATION DE LA LTP

5.1. Incidence financière et sur les effectifs

La modification de la LTP telle qu'elle vous est présentée, permet juste de garantir le maintien des prestations de transports publics avec un niveau de qualité suffisant, mais sans améliorer l'offre où cela est nécessaire. Le budget de l'Etat est allégé de 3,9 millions de francs.

Pour atteindre obtenir le même résultat sur le budget de l'Etat en réduisant les prestations de transport public, il faudrait réduire ces prestations d'environ 9,3 millions de francs. En effet, compte tenu des parts fédérales et communales, l'Etat finance actuellement environ 42% des indemnités. Il en résulte que pour toute économie au budget de l'Etat, il faut tenir compte d'un facteur multiplicatif de 2.4 sur les prestations à économiser.

L'incidence de la modification de la LTP sur les effectifs est inexistante. En effet, les instruments de pilotage global actuel seront conservés et n'auront aucun impact sur les effectifs du service cantonal des transports.

5.2. Incidence pour les communes

Cette modification entraînera une augmentation de la part communale au «pot commun» d'environ 3.900.000 francs, soit environ 15% par rapport au montant prévisible sans cette modification pour 2012. La répartition entre les communes est maintenue selon les dispositions de l'article 30 LTP.

¹ 46% de la part cantonale (50%) du TRV et de l'infrastructure + 50% des 27% restants à charge du pot commun = 36.5%

L'objectif de la présente modification de la loi cantonale sur les transports publics est de garantir le maintien des prestations actuelles de transports publics et de permettre les petites adaptations absolument nécessaires.

5.3. Incidence sur la réforme de l'Etat

Cette modification de la loi s'inscrit dans le cadre de redressement des finances avec une économie annuelle de 3,9 millions de francs. Elle participe à la réforme de l'Etat en proposant une délimitation fonctionnelle des tâches propres à l'Etat et des tâches communes à l'Etat et aux communes.

La gestion du processus reste une tâche de l'Etat (service cantonal des transports). Toutefois les communes sont impliquées dans la planification de l'offre, son développement ou les éventuelles mesures d'économies dans le cadre des Conférences régionales des transports.

6. VOTE DU GRAND CONSEIL

La modification de la loi cantonale sur les transports publics (LTP), telle qu'elle vous est présentée, implique pour l'Etat une diminution annuelle des dépenses nettes d'environ 3,9 millions, compensée par la prise en charge par les communes d'un montant équivalent, représentant une augmentation équivalente des recettes.

Au sens des dispositions sur le frein à l'endettement (art. 57, al. 2 Cst. NE; art. 4, al. 2 de la loi sur les finances, il ne s'agit ni d'une dépense nouvelle renouvelable, ni d'une diminution de recettes fiscales, de sorte que la majorité qualifiée des trois cinquièmes n'est pas requise pour le vote du Grand Conseil sur cet objet.

7. CONCLUSION

Pour garantir le maintien des prestations de transports publics en 2012 et à futur, le canton de Neuchâtel doit adapter sa législation sur les transports publics. Le Conseil d'Etat, convaincu que la modification proposée à la LTP présente une répartition financière équilibrée pour l'Etat, les communes et les villes, vous invite à accepter le projet de loi portant modification de la loi cantonale sur les transports publics.

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

Neuchâtel, le 2 février 2011

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
C. NICATI

La chancelière,
S. DESPLAND

Loi portant modification de la loi sur les transports publics (LTP)

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
sur la proposition du Conseil d'Etat, du 2 février 2011,
décède:

Article premier La loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996, est modifiée
comme suit:

Art. 29, al. 1 et 2

¹L'Etat prend en charge toute la part cantonale de la subvention (indemnité)
concernant l'indemnisation de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire et des
amortissements correspondants, de même que les prestations spéciales.

²La part cantonale de la subvention (indemnité) concernant le trafic régional et
local, ainsi que le trafic touristique sur les Lacs de Neuchâtel et des Brenets est
supportée à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la
répartition prévue à l'article suivant.

Art. 2 La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Art. 3 ¹La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

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,

Parts Confédération, canton et communes prévisionnelles pour 2012

En millions de francs		Exploitation et amortissement infrastructure	Trafic régional	Trafic régional non reconnu par la Confédération	Trafic urbain	Trafic touristique LNM (sauf régional) et LNB	Prestations spéciales (p. ex. RE substitution TGV)
Confédération	Actuel	2,9	21,4	-	-	-	-
	Futur	2,9	21,4	-	-	-	-
Etat	Actuel	2,1	15,6	2,7	13,6	0,2	0,2
	Futur	2,9	10,7	2,7	13,6	0,2	0,4
Communes	Actuel	0,8	5,8	2,7	13,6	0,2	0,2
	Futur	-	10,7	2,7	13,6	0,2	-

**Mesures de redimensionnement de l'offre en transport public pour les années d'horaire 2012 et 2013
(changement d'horaire de décembre 2011)**

Mesures n°	Description de la mesure	Ligne touchée	Commentaires SCTR	Nombre de personnes touchées	Estimation financière
1	Suppression des lignes du trafic régional avec moins de 100 personnes / jour sur la section de ligne la plus chargée (application des critères fédéraux)	8 lignes du trafic régional seraient supprimées: - 21.021 Savagnier - Cernier - 21.082 Les Bayards - La Brévine - 21.071 La Chaux-de-Fonds - Les Planchettes - 21.031 St-Blaise - Lignièrès - 21.092 Buttes - La Côte-aux-Fées - Sainte-Croix; - 210 Neuchâtel - Yverdon - LNM Neuchâtel - Cudrefin - Portalban - PubliCar La Brévine)	1) Le transport des élèves ne serait plus assuré. L'OCTR ne pouvant légalement pas indemniser du transport scolaire, ce dernier serait alors à charge des communes 2) D'entente avec le canton de Vaud, l'offre ferroviaire 2011 entre Neuchâtel et Yverdon sera développée (4 paires au lieu de 2). La fréquentation dépassera probablement les 100 voyageurs / jour 3) Depuis 2005, le région de La Béroche ne dispose que de 2 bonnes relations par jour en direction de l'Arc lémanique	Entre 60-100 personnes / jour pour chacune des lignes, soit au total 500 - 800 p/j	2'234.000
2	Suppression du trafic touristique	Plusieurs lignes touristiques sont indemnisées actuellement par le Canton: - navigation sur le Lac des Brenets - navigation sur le Lac de Neuchâtel - Snowbus - Fête des vendanges - Noctambus - desserte estivale de Biaufond	1) Les cantons de Vaud et Fribourg participent également aux indemnités versées pour la LNM. Avant toutes décisions, leur accord est nécessaire 2) Plusieurs autres partenaires participent à la desserte de Biaufond		465.000
3	Réduction offre ferroviaire les samedis et dimanches	Mesures envisagées: - suppression de 15 paires de RE entre Le Locle et Neuchâtel - cadence 40' sur le littorail avec renforts de 10h00 à 17h40 - suppression 1 paire de R entre Neuchâtel et Bienne	1) Le nœud de correspondance à La Chaux-de-Fonds est supprimé (en direction du vallon de St-Imier, des Franches-Montagnes, des Ponts-de-Martel) 2) Gros problème de capacité sur le littorail 3) Paire supplémentaire entre Bienne et Neuchâtel introduit en 2010	1) 1500 à 1800 p/j 2) 2000 à 3500 p/j 3) 50-100 p/j	634.000

Mesures n°	Description de la mesure	Ligne touchée	Commentaires SCTR	Nombre de personnes touchées	Estimation financière
4	Réduction offre bus samedi et dimanche	Mesures envisagées: - cadence 60' sur la ligne V Neuchâtel - Villiers - diminution offre sur la ligne Le Locle - Neuchâtel		1) 1000 p/j 2) 200 p/j	80.000
5	Suppression des dernières paires course ferroviaire du dimanche au jeudi	Mesures envisagées - 223 Neuchâtel - Le Locle - 210 Bienne - Neuchâtel - 210 Neuchâtel - Gorgier - 255 Neuchâtel - Fribourg - 305 Berne - Neuchâtel - 222 Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds - 224 Les Brenets - Le Locle - 213 Boudry - Neuchâtel Place Pury	1) Cette mesure a déjà été présentée aux CRT. Le refus est catégorique 2) Pour les lignes intercantionales, les autres partenaires (FR, BE) doivent être consultés	De 5 à 70 p/j soit pour 8 lignes de 250 à 300 p/j	628.000
6	Suppression dernière paire course bus du dimanche au jeudi	Mesures envisagées - 21.012 Boudry - Gorgier - 21.021 Neuchâtel - Savagnier - 21.022 Neuchâtel - Villiers - 21.060 Le Locle - La Chaux-de-Fonds - 21.090 Fleurier - Les Verrières	Cette mesure a déjà été présentée aux CRT. Le refus est catégorique	De 5 à 30p/j soit 100 à 150 p/j	120.000
7	Suppression première paire course ferroviaire du matin	Mesures envisagées - 223 Neuchâtel - Le Locle - 210 Bienne - Neuchâtel - 210 Neuchâtel - Gorgier - 255 Neuchâtel - Fribourg - 305 Berne - Neuchâtel - 222 Les Ponts-de-Martel - La Chaux-de-Fonds - 224 Les Brenets - Le Locle - 213 Boudry - Neuchâtel Place Pury	1) Cette mesure a déjà été présentée aux CRT. Le refus est catégorique 2) Pour les lignes intercantionales, les autres partenaires (FR, BE) doivent être consultés		798.000

Mesures n°	Description de la mesure	Ligne touchée	Commentaires SCTR	Nombre de personnes touchées	Estimation financière
8	Suppression des trains TPF Neuchâtel - Fribourg	La ligne ferroviaire Neuchâtel - Fribourg est interrompue à Ins (suppression de 17 paires course)	1) Les liaisons Neuchâtel - Fribourg sont assurées par les liaisons RE Neuchâtel - Berne avec correspondance à Ins 2) Les liaisons Marin/St-Blaise - Neuchâtel ne sont plus possibles avec train TPF. Seule la liaison bus L1 du réseau urbain de l'agglomération de Neuchâtel est maintenue	1600 p/j	408.000
9	Suppression de 8 paires de trains RE entre Le Locle et Neuchâtel de 9h00 à 16h00 du lundi au dimanche	Ligne 223 Neuchâtel - la Chaux-de-Fonds - Le Locle et toutes les lignes en correspondance à Neuchâtel et à La Chaux-de-Fonds	1) Le nœud de correspondance de CF est supprimé (dégradation des correspondances de/pour Vallon de St-Imier, Les Franches-Montagnes, Les Ponts-de-Martel) 2) Dégradation des correspondances à Neuchâtel (10' de plus par sens) en direction de Lausanne/Genève et Berne)	1100-1200 p/j	1.600.000
10	Adaptation offre urbaine à Neuchâtel	Mesures envisagées - début exploitation à 6h00 au lieu de 5h30 - cadence 30' plus tôt le soir (21h00 au lieu de 22h00) - cadence 20' jusqu'à 8h00 au lieu de 7h00 le samedi - début exploitation 7h00 au lieu de 6h30 dimanche - Fin exploitation à 23h00 au lieu de 24h00 du dimanche au jeudi - Cadence 10' ligne 1 (au lieu de 7'30 aux heures de pointes)	Cette mesure a déjà été présentée aux CRT. Le refus est catégorique		295.000
11	Adaptation offre urbaine à La Chaux-de-Fonds	Mesures envisagées: - début exploitation à 6h00 au lieu de 5h45 - fin de l'exploitation à 23h00 au lieu de 23h30	Ne permet plus de se rendre à Neuchâtel pour 6h30 avec le réseau urbain		50.000
12	Suppression de la ligne 9b du réseau urbain de la Ville de Neuchâtel				80.000
				TOTAL MESURES 1 à 12	7.392.000