

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement
de 3 millions de francs pour procéder à l'augmentation de
capital prévue dans le cadre de la fusion des entreprises de
transports TN et TRN**

(Du 23 avril 2012)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Dans son programme de législature 2010-2013, et suite à la motion de Pierre Bonhôte déposée au Grand Conseil en janvier 2007, le Conseil d'Etat s'est fixé comme objectif de fusionner les entreprises de transports neuchâteloises TN (Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA) et TRN (Transports régionaux neuchâtelois). Cet objectif est, par ailleurs, prévu dans la loi sur les transports publics (LTP).

Cette fusion doit permettre au canton de disposer d'une entreprise de transports publics forte desservant la plus grande partie de son territoire et créant ainsi un réseau performant. La constitution d'un acteur unique doit garantir une efficacité accrue des prestations en matière de transports et ainsi offrir une meilleure qualité de services à la population. Ce processus est d'ailleurs fortement encouragé par la Confédération qui est commanditaire de l'offre des transports publics.

Indépendamment de la réussite du projet de RER neuchâtelois, la fusion des entreprises de transports publics neuchâteloises s'y intègre donc parfaitement.

Le processus de fusion engage l'Etat de Neuchâtel en tant qu'actionnaire de référence des deux entreprises. Le pacte d'actionnaires qui lie les principaux partenaires, à savoir l'Etat, les villes de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel ainsi que les communes actionnaires du Littoral, a été signé le 14 mars 2012. Ce pacte prévoit notamment une augmentation de la participation de l'Etat et de la ville de Neuchâtel, respectivement de 3 millions et 700.000 francs, dans le capital de la nouvelle société de transports fusionnée. Cette recapitalisation est rendue nécessaire en raison d'importants investissements prévus par les TN. Ces investissements concernent le matériel roulant trolleybus et rames pour le Littoral. Ces investissements sont prévus en deux étapes, la première intervenant en 2013, la seconde ayant lieu en 2016/2017

Ce rapport rappelle les enjeux et l'historique de ce projet, en détaille les avantages et décrit le processus devant mener à cette fusion. Il doit également répondre à la motion

Pierre Bonhôte "Pour une entreprise cantonale de transports publics" que votre Autorité a accepté le 20 février 2007 et dont il est demandé le classement.

Il propose un projet de décret visant à autoriser le Conseil d'Etat de procéder à l'augmentation de la quote-part de l'Etat au capital de la nouvelle entreprise de transports fusionnée et ce afin de garantir les investissements nécessaires à la qualité et au bon fonctionnement du réseau de transports.

1. INTRODUCTION ET PRÉAMBULE

1.1. Objectifs du présent rapport

Le présent rapport vise à octroyer au Conseil d'Etat l'autorisation de procéder à l'augmentation du capital prévu dans le cadre de la fusion des deux entreprises de transports TN et TRN.

Pour l'Etat de Neuchâtel, l'engagement total s'élève à 3 millions de francs. L'augmentation de capital interviendra au moment où les investissements importants devront être consentis pour le réseau du littoral, soit le renouvellement des trolleybus et celui des rames du Littorail.

1.2. Contexte politique

Dans l'esprit du RUN, les collectivités publiques du canton de Neuchâtel se préoccupent depuis de nombreuses années de la politique de transports et de la mise en réseau des infrastructures pour le développement d'une agglomération d'envergure cantonale.

Le projet de fusion de la Compagnie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA (TN) et des Transports régionaux neuchâtelois (TRN) avec la création d'une seule entreprise de transports publics va dans ce sens. La société fusionnée permettra d'obtenir une compagnie de transports importante au niveau du canton, avec une forte identification au niveau de la région.

L'entreprise des TN, fondée en 1894, est une actrice incontournable de l'agglomération neuchâteloise avec une offre urbaine et interurbaine très dense.

Au niveau des TRN, plusieurs sociétés de transport ont fusionné ces dernières années afin de créer une seule entité forte sur le haut du canton. Ainsi, cinq compagnies sont à l'origine de la création des TRN en 1999:

- les Chemins de fer des Montagnes Neuchâteloises (CMN)
- la Compagnie de Chemin de fer régional du Val-de-Travers (RVT)
- les Transports du Val-de-Ruz (VR)
- les Transports en commun de la ville de La Chaux-de-Fonds (TC)
- les Autobus Le Locle (ALL).

La fusion de ces sociétés a permis de dégager des synergies et complémentarités importantes. Les TRN représentent aujourd'hui un acteur incontournable des transports régionaux avec une desserte tant des centres urbains que des régions périphériques, notamment avec ses lignes de chemin de fer.

TN et TRN collaborent de longue date afin d'assurer une approche coordonnée des transports publics dans le canton:

- juin 2009: participation à la communauté tarifaire «Onde Verte»
- choix d'un système de vente identique (distributeurs de billets)
- dès août 2010: identité visuelle identique.

Les stratégies mises en place au niveau du canton se basent notamment sur:

- le rapport du Conseil d'Etat «Un canton, une vision» adopté en 2007;
- le rapport du Conseil d'Etat 12.016 "Agglomération et RER neuchâtelois", du 26 mars 2012.

L'objectif de ce projet est d'inscrire les trois villes de Neuchâtel, Le Locle et La Chaux-de-Fonds, ainsi que les communes de la Communauté urbaine du littoral neuchâtelois (COMUL) dans une seule agglomération desservie par des transports publics de qualité. Cela permettrait de constituer une agglomération polycentrique de plus de 120.000 habitants, structurée par les trois villes, tout en intégrant les communes et les régions voisines. Cette agglomération aura le poids nécessaire pour jouer un rôle sur les scènes nationale et internationale. Elle facilitera le traitement de problèmes spécifiques aux zones urbaines et rassemblera les énergies et les habitants, en transcendant les clivages entre le haut et le bas du canton. Bien que le projet de fusion des TN et TRN s'intègre parfaitement dans ce contexte général, il n'est pas lié à la réussite du projet de RER neuchâtelois.

1.3. Principaux objectifs

En janvier 2007, Pierre Bonhôte, alors député, a déposé une motion au Grand conseil «Pour une entreprise cantonale de transports publics» qui visait principalement à réaliser un projet de fusion des deux entreprises de transports publics TN et TRN.

Suite à cette motion, le Conseil d'Etat neuchâtelois a pris la décision d'examiner le potentiel économique et les synergies possibles dans le cadre d'un rapprochement des deux sociétés susmentionnées. Avec ce projet, les autorités politiques neuchâteloises veulent assurer la compétitivité de ces entreprises dans le contexte de la libéralisation en offrant plus de prestations avec moins de moyens financiers.

Les principaux objectifs peuvent être résumés comme suit:

- mettre en œuvre, par étape, les systèmes de transport définis par le plan directeur des transports, la conception directrice des transports et les contrats région;
- proposer des mesures permettant d'assurer l'adéquation entre l'augmentation de l'offre et le financement;
- renforcer la position des transports publics dans le canton à long terme;
- aménager les conditions cadres permettant d'augmenter la qualité des transports publics pour les utilisateurs;
- une adéquation entre le prix (indemnités) et la qualité (pour les clients, l'Etat et les communes);
- une adéquation entre la politique développée par la Confédération et l'évolution des bases légales.

Les avantages de la fusion de TN et TRN peuvent être résumés comme suit:

- constitution d'un acteur fort au niveau du canton de Neuchâtel permettant une unification de la communication et information aux clients;
- cohérence des prestations proposées et simplification pour les utilisateurs;
- un seul interlocuteur pour le Canton et la Confédération;
- réalisation d'économies;
- développement de synergies/complémentarités;
- une entité forte dans le cadre du projet Agglomération et RER neuchâtelois, des appels d'offre pour des prestations de transports et de projets de rapprochement futurs avec d'autres entreprises de transports;
- création d'une entreprise forte susceptible de pouvoir faire face, respectivement résister, à la concurrence.

1.4. Déroulement du projet

Présidé par le chef du Département de la gestion du territoire, un comité de pilotage, composé de représentants politiques, de la direction et des présidents des entreprises de transports TN et TRN, du chef du service des transports et accompagné par un mandataire externe travaillent depuis 2007 sur le projet de fusion de ces entreprises.

Dans un premier temps, le comité de pilotage a chargé le mandataire de réaliser une étude sur la faisabilité d'une fusion de TN et TRN. Les divers rapports délivrés par le mandataire ont confirmé que de toutes les possibilités étudiées, la fusion des entreprises est celle qui permet le mieux d'atteindre les objectifs fixés en générant d'importantes économies pour les collectivités.

En 2010, les conseils d'administration des deux entreprises de transports ont accepté le principe de la fusion.

De manière à préparer au mieux la fusion, un comité stratégique a été constitué par les deux présidents et les deux directeurs des sociétés, ainsi que d'un président indépendant, qui jouit d'une grande expérience dans le domaine des transports publics.

Ce comité avait pour mission principale de coordonner et de mettre en œuvre cette fusion pour le 1er janvier 2012. Il devait aussi évaluer les membres à désigner pour le futur conseil d'administration de l'entité fusionnée, ainsi que la direction opérationnelle future. Au vu de la taille de la nouvelle entité, le poste de directeur a été mis au concours afin de donner pleine crédibilité à la personne qui serait nommée pour cette mission.

En mai 2011, les TN ont réaffirmé avec conviction leur volonté de voir aboutir la création d'une nouvelle société de transports d'envergure cantonale. La composition du futur conseil d'administration de la nouvelle société fusionnée et le processus de sélection du futur directeur général ont fait l'objet de critiques. Pour ces raisons, le conseil d'administration des TN a décidé de marquer une pause dans le processus de fusion, tout en affirmant sa ferme volonté de voir, à terme, fusionner les sociétés TN et TRN.

Début 2012, les réserves formulées par le conseil d'administration des TN ont été levées avec la prise en compte des deux éléments ci-dessous:

- nouvelle composition du futur conseil d'administration de l'entité fusionnée;

- mise en place d'un nouveau processus de nomination du futur directeur général.

1.5. Le pacte d'actionnaires

Le 14 mars 2012, les actionnaires principaux des entreprises de transports publics TN et TRN signaient un pacte d'actionnaires qui les lie sur plusieurs engagements et qui permet de régler la procédure de fusion entre les deux entreprises.

Ce document règle notamment la phase transitoire, en visant une fusion rétroactive au 1^{er} janvier 2012. Il précise également le rôle du comité stratégique, futur conseil d'administration de l'entité fusionnée, qui est entre autres d'établir sa composition et de mettre en place le processus de recrutement du futur directeur de l'entreprise. Enfin, il relève les engagements pris par chacun des partenaires afin de garantir le succès de la fusion juridique et opérationnelle des deux entreprises de transports.

1.6. Composition du futur conseil d'administration

La prise en compte de ce qui précède en automne 2011 a permis d'établir un nouveau pacte d'actionnaires et ainsi relancer le processus de fusion avec la composition d'un nouveau comité de pilotage comprenant dans un premier temps les quatre membres du futur conseil d'administration de la société de transports fusionnée TN-TRN et désignés par les communes actionnaires, les villes et l'Etat:

- M. Antoine Grandjean, représentant de l'Etat de Neuchâtel;
- M. Laurent Kurth, représentant de la ville de la Chaux-de-Fonds;
- M. Olivier Arni, représentant de la ville de Neuchâtel;
- M. Raphaël Comte, représentant des autres communes actionnaires.

Le futur conseil d'administration étant composé de sept membres, les quatre membres susmentionnés ont proposé trois administrateurs sur la base de critères établis, en veillant à ce qu'ils apportent une compétence particulière dans le domaine des transports publics:

- M. Robert Cramer:
 - Conseiller aux États (Parti Écologiste Suisse) du canton du Genève. Il préside la commission des institutions politiques et est membre de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie ainsi que de la Commission des affaires juridiques. Il a une formation d'avocat.
- Mme Stéphanie Fontugne:
 - Ayant fait des études en économie (diplômée de Paris Dauphine 1986 – maîtrise des sciences de gestion), elle a travaillé pendant six ans aux TPG (Transports Publics Genevois) dont elle a été d'abord directrice des finances et de la gestion, puis directrice générale de 2005 à 2008.
 - Elle est actuellement directrice financière du groupe Gondrand, une entreprise de transports internationaux basée à Bâle qui compte 1200 collaborateurs spécialisés dans la logistique et le transport.

- M. Paul Blumenthal:
 - Ayant fait des études en sciences politiques à Fribourg, il a travaillé de nombreuses années auprès des CFF, notamment comme chef de la division voyageurs et membre de la direction du groupe.
 - Il a été dirigeant du groupe d'experts de l'infrastructure ferroviaire et est membre de nombreux conseils d'administration de sociétés actives dans les transports et le tourisme, comme Berner Oberland-Bahnen AG, OeBB, RailAway AG et Switzerland Travel Center AG.

L'assemblée générale constitutive de la société fusionnée devra nommer le président parmi les trois personnes mentionnées ci-dessus.

Le futur conseil d'administration a mis en place, avec un mandataire spécialisé, une nouvelle procédure de sélection pour le choix du futur directeur général. Le choix des candidats sera réalisé sur la base du profil de compétences détaillé adopté.

1.7. Position des conseils d'administration et des actionnaires

Le projet de fusion de TN et TRN qui a démarré en 2007 a recueilli l'adhésion des conseils d'administration des TN et des TRN ainsi que de tous les actionnaires importants à savoir:

- L'Etat de Neuchâtel
- la ville de Neuchâtel, qui représente également les communes du Littoral actionnaires des TN
- la ville de la Chaux-de-Fonds.

La Confédération incite les sociétés de transports à augmenter la taille des entreprises de manière à gagner en efficacité. L'Office fédéral des transports (OFT) à Berne est ainsi très favorable à la fusion envisagée puisqu'elle permettra de réaliser une seule offre aux commanditaires, de gagner en efficacité, par exemple, en dépassant la taille critique des cellules de projet, les travaux liés à l'infrastructure pourront être plus économiques.

2. DESCRIPTION DES ENTREPRISES TN ET TRN

TN et TRN sont de taille comparable: la fusion est donc «entre égaux».

Les éléments financiers au 31 janvier 2011, repris dans le présent rapport, se basent sur des comptes non révisés et non approuvés par les conseils d'administration. Ils ne devraient pas faire l'objet de modifications significatives, mais seront, le cas échéant, actualisés avant la tenue des prochaines assemblées générales des deux sociétés.

Nous reprenons ci-dessous quelques indications clés permettant de comparer les deux sociétés:

	TN	TRN
Activités	Transports régionaux et urbains	Transports régionaux et urbains
Matériel	Trolleybus et bus Littorail + 3 funiculaires	Trolleybus et bus Chemins de fer régionaux
Collaborateurs	210	190
Total des revenus	CHF 39,6 millions	CHF 41,6 millions
Bénéfice 2011	CHF 85.560	CHF 1.244.290 (avant répartition aux réserves)
Fonds propres	CHF 5,0 millions	CHF 16,7 millions
Total du bilan	CHF 87,4 millions	CHF 85,6 millions

Des éléments financiers plus détaillés sont repris dans les chapitres 3 et 4 ci-après.

Une analyse sommaire de TCFG, le bureau mandaté pour accompagner le processus de fusion, compare TN et TRN avec des sociétés de transports publics semblables (benchmarking de ratios financiers clés). Elle a mis en évidence que chacune d'elle est concurrentielle.

3. CARACTÉRISTIQUES DE LA FUTURE SOCIÉTÉ FUSIONNÉE

En termes de taille (nombre de collaborateurs), TN et TRN sont semblables. La fiche signalétique de la future société fusionnée se présente comme suit:

Raison sociale	Sera décidée lors de l'assemblée générale constitutive
Actionnaires	État de Neuchâtel, ville de Neuchâtel, ville de la Chaux-de-Fonds, ville du Locle, Confédération, communes neuchâteloises (voir détail sous chapitre 5.2)
Fonds propres	CHF 21,7 millions
Siège principal	La Chaux-de-Fonds
Nombres de collaborateurs	Environ 400

Revenus	CHF 81,2 millions
Total du bilan	CHF 173,0 millions
Ratio de fonds propres	12,5%

3.1. Business Plan Commun

L'organisation sera basée prioritairement sur un modèle fonctionnel et transparent:

- Administration - Infrastructure/Technique – Exploitation
- Chemin-de-fer et Bus/Trolleybus
- Équipes décentralisées (de proximité).

La dimension géographique restera d'importance au niveau des équipes opérationnelles proches du terrain et flexibles avec un site administratif principal situé à La Chaux-de-Fonds (surfaces suffisantes pour regrouper l'administration) et des sites secondaires techniques (hors administration). Au niveau des systèmes informatiques, les options feront l'objet d'une analyse détaillée afin d'avoir à terme un système commun aux deux sociétés. Actuellement, le Centre Electronique de Gestion (CEG) accompagne les TN alors qu'une société privée est en charge des TRN.

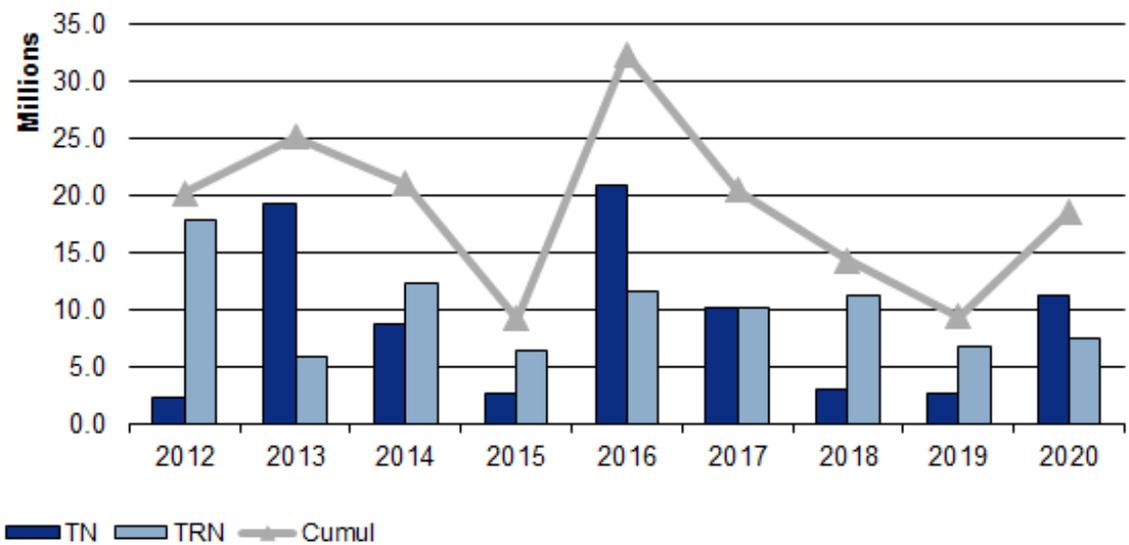
Un business plan commun a été établi avec des projections financières qui prévoient une croissance du chiffre d'affaires annuel de 1,5%.

3.2. Investissements

Les TRN ayant eu des investissements importants jusqu'en 2011, leurs besoins d'investissement jusqu'en 2020 pourront être financés par les cash-flows dégagés (à l'exception des investissements dans l'infrastructure en 2012 (CHF 8,5 millions pour la gare de Fleurier) financés par la convention infrastructures.

Au niveau de TN, des investissements importants sont prévus en particulier pour le renouvellement du matériel roulant en 2013 (nouveaux trolleybus) et en 2016/2017 pour le Littorail. Pour tenir compte des deux pics d'investissement (cf graphique ci-après) les actionnaires principaux ont pris l'engagement de renforcer les fonds propres de la société lors de ces échéances (voir chapitre 5.3).

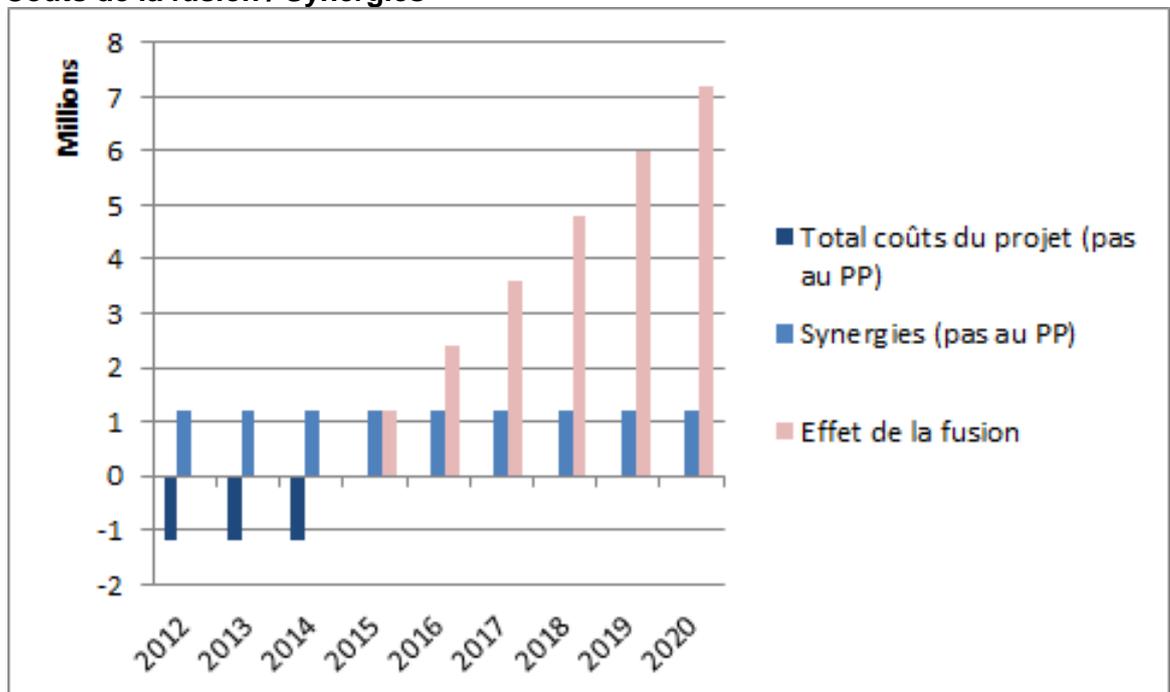
Investissements



3.3. Business-plan - synergies

La fusion des deux sociétés permettra de dégager des synergies estimées à 1.175.000 francs par année. Pendant les trois premières années, elles seront compensées par les coûts initiaux supplémentaires liés à la fusion.

Coûts de la fusion / Synergies



A partir de 2016, les synergies prennent effet et sont estimées à 6 millions de francs en chiffres ronds d'ici à la fin de 2020.

Les économies potentielles (au niveau administratif) du canton de Neuchâtel n'ont pas été quantifiées.

4. ASPECTS TECHNIQUES DE LA FUSION

4.1. Type de fusion

L'objectif de l'étude juridique entreprise par le mandataire a été de déterminer le processus juridique permettant de fusionner TN et TRN, qui sont deux sociétés anonymes. La fusion sera réalisée selon la Loi sur la fusion (Lfus) dont le principe est stipulé à son Article 3:

La fusion de société peut résulter:

- de la reprise d'une société par une autre (fusion par absorption);
- de leur réunion en une nouvelle société (fusion par combinaison en une nouvelle société).

Dans le cas de TN et TRN, la fusion par combinaison qui prévoit l'apport par chacune des sociétés de tous leurs actifs et passifs à une nouvelle société anonyme à constituer a été déterminée comme la variante la plus avantageuse pour les raisons suivantes:

- exonération des apports de TN et TRN du droit de timbre d'émission;
- une seule inscription au registre du commerce et foncier;
- la fusion n'aura pas d'incidence fiscale.

TN et TRN transféreront ainsi la totalité de leurs activités par succession universelle à la nouvelle société anonyme et seront ensuite dissoutes et radiées du registre du commerce. Le transfert d'actifs et passifs se faisant aux valeurs comptables (il n'y aura aucune dissolution de réserves latentes), le bilan d'entrée est une addition des postes du bilan des deux sociétés (voir 4.2 ci-dessous). Le contrat de fusion devra être approuvé par les assemblées générales des deux sociétés qui fusionnent.

Dans la mesure où chaque actionnaire souhaite continuer à être actionnaire de la nouvelle entité fusionnée selon la parité d'échange déterminée (voir 5.2), il n'y aura aucun paiement (soulte) lié à la fusion des deux sociétés.

4.2. Bilan d'entrée

Nous reprenons ci-dessous le bilan d'entrée de l'entité fusionnée (basé sur les comptes au 31 décembre 2011 encore non approuvés et non audités, en milliers de francs):

	TN	TRN	Entreprises fusionnées
ACTIF			
Trésorerie	8'338	11'254	19'592
Débiteurs	1'071	3'067	4'138
Titres	10	1'075	1'085
Approvisionnements en magasin	1'554	892	2'446
Autres actifs	1'451	869	2'320
Totals des actifs circulants	12'424	17'157	29'581
Actifs immobilisés	52'807	68'614	121'421
Objets en leasing financier	22'150	-	22'150
Total des actifs immobilisés	74'957	68'614	143'571
TOTAL ACTIF	87'381	85'771	173'152
PASSIF			
Capitaux propres			
Capital social	2'500	9'328	11'828
Réserves	1'788	4'867	6'655
Résultats reportés	755	2'486	3'241
Total des capitaux propres	5'043	16'681	21'724
Capitaux étrangers			
Engagements à long terme	40'300	10'277	50'577
Engagement-Leasings financiers	22'485	-	22'485
Créanciers, provisions et autres passifs	10'121	8'896	19'017
Contributions des pouvoirs publics	9'346	48'673	58'019
Bénéfice de l'exercice	86	1'244	1'330
Total capitaux étrangers	82'338	69'090	151'428

4.3. Statuts

Les statuts seront approuvés par l'assemblée générale qui constituera la nouvelle société.

4.4. Impôts

La fusion par combinaison ne devrait pas entraîner de conséquences fiscales.

Les autres coûts liés à la fusion sont ceux relatifs à l'inscription des biens immobiliers au registre foncier et les coûts notariés. A relever qu'une exonération d'une partie de ces frais devrait pouvoir être obtenue.

5. COMPOSITION DE L'ACTIONNARIAT

5.1. Actionnariat avant fusion

D'après les contacts pris, tous les actionnaires importants des deux sociétés souhaitent rester actionnaires de l'entité fusionnée. Les tableaux ci-dessous ne tiennent ainsi compte d'aucune modification au sein de l'actionnariat.

L'actionnariat actuel des deux sociétés avant la fusion se présente comme suit, avec la mise en évidence des valeurs économiques:

Composition de l'actionariat de TN et TRN avant fusion

Type	Actionnaires	Valeur Nominale	Résultats reportés	Réserves générales	Réserves particulières	Réserves latentes	Valeur de la participation	%
TN	Canton de Neuchâtel	833'000	251'658	249'900	345'773	4'991'003	6'671'334	33.3%
	Ville de Neuchâtel	833'500	251'809	250'050	345'981	4'993'999	6'675'339	33.3%
	Peseux	119'500	36'102	35'850	49'604	715'996	957'052	4.8%
	Colombier	110'500	33'383	33'150	45'868	662'072	884'973	4.4%
	Boudry	110'000	33'232	33'000	45'660	659'076	880'969	4.4%
	Cortailod	100'500	30'362	30'150	41'717	602'156	804'885	4.0%
	La Tène	100'500	30'362	30'150	41'717	602'156	804'885	4.0%
	Corcelles-Cormondrèche	89'500	27'039	26'850	37'151	536'248	716'788	3.6%
	Saint-Blaise	79'000	23'867	23'700	32'792	473'336	632'696	3.2%
	Hauterive	59'500	17'976	17'850	24'698	356'500	476'524	2.4%
	Auvernier	45'000	13'595	13'500	18'679	269'622	360'396	1.8%
	Savagnier	7'000	2'115	2'100	2'906	41'941	56'062	0.3%
	Valangin	5'000	1'511	1'500	2'075	29'958	40'044	0.2%
	Fenin-Vilars-Saules	5'000	1'511	1'500	2'075	29'958	40'044	0.2%
	Bôle	2'500	755	750	1'038	14'979	20'022	0.1%
TN Total		2'500'000	755'277	750'000	1'037'735	14'979'000	20'022'012	100.0%

TRN	Canton de Neuchâtel	3'501'570	933'222	647'466	1'179'639	8'189'323	14'451'221	37.5%	
	La Chaux-de-Fonds	3'445'370	918'244	637'074	1'160'706	8'057'885	14'219'280	36.9%	
	Confédération	913'250	243'395	168'867	307'664	2'135'870	3'769'046	9.8%	
	Le Locle	333'170	88'795	61'606	112'241	779'204	1'375'016	3.6%	
	Les Brenets	107'200	28'570	19'822	36'114	250'715	442'422	1.1%	
	Les Ponts-de-Martel	100'800	26'865	18'639	33'958	235'747	416'009	1.1%	
	La Sagne	70'400	18'763	13'017	23'717	164'649	290'546	0.8%	
	Cernier	66'160	17'633	12'233	22'289	154'732	273'047	0.7%	
	Ville de Neuchâtel	53'230	14'187	9'843	17'933	124'492	219'684	0.6%	
	Fontainemelon	43'460	11'583	8'036	14'641	101'642	179'362	0.5%	
	Dombresson	42'860	11'423	7'925	14'439	100'239	176'886	0.5%	
	Chézard-St-Martin	42'400	11'300	7'840	14'284	99'163	174'988	0.5%	
	Savagnier	20'740	5'528	3'835	6'987	48'506	85'595	0.2%	
	Boudevilliers	18'120	4'829	3'351	6'104	42'378	74'782	0.2%	
	Fontaines	16'740	4'461	3'095	5'640	39'151	69'087	0.2%	
	Les Hauts-Geneveys	16'280	4'339	3'010	5'485	38'075	67'189	0.2%	
	Villiers	14'280	3'806	2'640	4'811	33'397	58'935	0.2%	
	Brot-Plamboz	10'400	2'772	1'923	3'504	24'323	42'922	0.1%	
	Valangin	8'600	2'292	1'590	2'897	20'113	35'493	0.1%	
	Le Pâquier	4'580	1'221	847	1'543	10'712	18'902	0.0%	
	Val-de-Travers	3'650	973	675	1'230	8'536	15'064	0.0%	
	Coffrane	960	256	178	323	2'245	3'962	0.0%	
	La Côte-aux-Fées	500	133	92	168	1'169	2'064	0.0%	
	Fenin-Vilars-Saules	320	85	59	108	748	1'321	0.0%	
	Les Geneveys-sur-Coffrane	320	85	59	108	748	1'321	0.0%	
	Engollon	160	43	30	54	374	660	0.0%	
	Monmollin	160	43	30	54	374	660	0.0%	
	Divers actionnaires privés	492'350	131'219	91'039	165'867	1'151'487	2'031'962	5.3%	
	TRN Total		9'328'030	2'486'064	1'724'822	3'142'508	21'816'000	38'497'424	100.0%
	TRN Total		9'328'030	2'486'064	1'724'822	3'142'508	21'816'000	38'497'424	100.0%
Grand Total		11'828'030	3'241'341	2'474'822	4'180'243	36'795'000	58'519'436		

5.2. Parité d'échange – actionnariat entité fusionnée

Comme les deux sociétés sont d'utilité publique et ne dégagent aucune rentabilité, aucun dividende ne peut être attendu à l'avenir. La parité d'échange recommandée par le mandataire se base sur:

- les fonds propres comptables;
- les réserves latentes sur les actifs immobiliers (selon une formule prenant en compte la valeur cadastrale et la valeur de l'assurance ECAP);
- les réserves latentes sur les autres actifs.

D'autres aspects ont été pris en compte dans le pacte d'actionnaires avec des engagements spécifiques de l'Etat et des villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds qui n'influencent ainsi pas la parité d'échange:

- la structure de financement: pour des raisons historiques, les TRN ont plus de fonds propres et les TN plus de dettes envers des tiers à rembourser;
- le financement des pics d'investissement de TN (cf. 3.2 ci-dessus);
- les taux de couverture du fonds de pension SYMOVA; l'objectif étant d'avoir un taux de couverture identique des deux sociétés au moment de la fusion.

La parité d'échange est ainsi déterminée sur la base des comptes au 31 décembre 2011 à leur valeur économique (fonds propres avec la prise en compte des réserves latentes).

Aucun mécanisme d'ajustement entre les actionnaires pour modifier la composition de l'actionnariat n'est prévu. La composition de l'actionnariat de la société de transports fusionnée se présenterait au 1^{er} janvier 2012 de la manière suivante (sujet à de légères modifications d'ici aux Assemblées générales des deux sociétés avec l'actualisation des réserves latentes des deux sociétés, notamment sur les immeubles):

Actionnariat de TN & TRN après fusion

Actionnaires	Valeur de la participation	%
Canton de Neuchâtel	21'122'556	36.1%
La Chaux-de-Fonds	14'219'280	24.3%
Ville de Neuchâtel	6'895'023	11.8%
Confédération	3'769'046	6.4%
Divers actionnaires privés	2'031'962	3.5%
Le Locle	1'375'016	2.3%
Peseux	957'052	1.6%
Colombier	884'973	1.5%
Boudry	880'969	1.5%
Cortailod	804'885	1.4%
La Tène	804'885	1.4%
Corcelles-Cormondèche	716'788	1.2%
Saint-Blaise	632'696	1.1%
Hauterive	476'524	0.8%
Les Brenets	442'422	0.8%
Les Ponts-de-Martel	416'009	0.7%
Auvernier	360'396	0.6%
La Sagne	290'546	0.5%
Cernier	273'047	0.5%
Fontainemelon	179'362	0.3%
Dombresson	176'886	0.3%
Chézard-St-Martin	174'988	0.3%
Savagnier	141'657	0.2%
Valangin	75'537	0.1%
Boudevilliers	74'782	0.1%
Fontaines	69'087	0.1%
Les Hauts-Geneveys	67'189	0.1%
Villiers	58'935	0.1%
Brot-Plamboz	42'922	0.1%
Fenin-Vilars-Saules	41'365	0.1%
Bôle	20'022	0.0%
Le Pâquier	18'902	0.0%
Val-de-Travers	15'064	0.0%
Coffrane	3'962	0.0%
La Côte-aux-Fées	2'064	0.0%
Les Geneveys-sur-Coffrane	1'321	0.0%
Engollon	660	0.0%
Montmollin	660	0.0%
Total	58'519'436	100.0%

Le tableau ci-dessus met en évidence que les anciens actionnaires de TRN ont un poids plus important au niveau de l'actionnariat de la société fusionnée que celui souhaité par les parties prenantes. Une correction aurait pu être envisagée avec des échanges d'actions au niveau des actionnaires, sans conséquence toutefois sur le renforcement des fonds propres de la société fusionnée.

Sur recommandation du comité de pilotage, les actionnaires majoritaires ont décidé de profiter de la fusion pour renforcer les fonds propres de la future société fusionnée notamment en prévision des investissements importants qui devront être consentis pour le renouvellement du matériel roulant. Ainsi, le pacte d'actionnaires prévoit à terme (2013 et 2016/17) une augmentation du capital et un ajustement des participations selon les modalités décrites ci-dessous.

Dans l'esprit de la COMUL, la ville de Neuchâtel a souhaité que les communes actionnaires du Littoral puissent également participer activement au projet de fusion, si elles le souhaitent. Après consultation, toutes les communes, sauf une, ont décidé de s'engager dans la recapitalisation.

5.3. Augmentation de capital

Pour donner à la nouvelle société les moyens nécessaires pour accomplir sa mission à terme, les communes du Littoral, représentées par la ville de Neuchâtel ainsi que l'Etat de Neuchâtel s'engagent, par le pacte d'actionnaires du 14 mars 2012, à augmenter leur participation dans le capital de la nouvelle société au moment où des investissements importants devront être consentis pour le réseau du Littoral (moitié en 2013 lors du renouvellement des trolleybus et moitié en 2016/17 lors du renouvellement du Littorail). A ces dates, ils s'engagent à libérer proportionnellement à leurs participations au capital-actions un montant total supplémentaire de 3,7 millions de francs pour renforcer les fonds propres de l'entité fusionnée.

– Engagement total de l'Etat de Neuchâtel	3 millions de francs
– Engagement total des communes du Littoral (représentées par la ville de Neuchâtel)	700.000 francs

La répartition du montant de la recapitalisation a été réalisée en fonction de critères définis par les principaux actionnaires signataires du pacte. Les principaux objectifs visés étaient d'atteindre la parité de l'actionnariat entre l'Etat et les deux villes, Neuchâtel et La Chaux de Fonds, ($36,1\% = 11,8\% + 24,3\%$) et qu'une addition des actions de l'Etat avec celles de la Confédération ne puisse pas constituer une majorité ($36,1\% + 6,4\%$).

Cette recapitalisation d'un montant de 3,7 millions de francs se fera en deux étapes de 1.850.000 francs chacune. L'Etat prendra en charge 3 millions de francs pour financer les importants investissements TN, prévus en 2013 et 2016/17, en lien avec le renouvellement des trolleybus et du Littorail. La part des communes du Littoral s'élève ainsi à 700.000 francs. La répartition de ce montant basée sur le nombre d'actions de chaque commune actionnaire du Littoral se présente comme suit:

Actionnaires	Nombre d'actions	%	Montant Prorata 700'000
Ville de Neuchâtel	1'667	50.515%	353'606
Auvernier	90	2.727%	19'091
Bôle	5	0.152%	1'061
Boudry	220	6.667%	46'667
Colombier	221	6.697%	46'879
Corcelles-Cormondrèche	179	5.424%	37'970
Cortailod	201	6.091%	42'636
Hauterive	119	3.606%	25'242
La Tène	201	6.091%	42'636
Peseux	239	7.242%	50'697
Saint-Blaise	158	4.788%	33'515
Totaux	3'300	100%	700'000

La commune de Peseux n'ayant pas souhaité participer à l'augmentation du capital, la part de la ville de Neuchâtel se monte ainsi au minimum à 404.303 francs.

La part globale à l'augmentation de l'Etat de Neuchâtel s'élève donc à 3 millions de francs qu'il devra verser en deux temps. Le versement de la première tranche se fera en 2013 pour garantir le renouvellement des trolleybus. La seconde interviendra en 2016/2017 pour le renouvellement du Littorail.

Le renforcement des fonds propres de l'entité fusionnée induit par l'augmentation des capitaux de la ville de Neuchâtel et de l'Etat modifiera la composition de l'actionnariat tel que l'annexe I le présente.

5.4. Ajustement des participations

Par ailleurs, dans le but d'ajuster les participations au capital-actions avec les droits de votes, un montant de 3,4 millions de francs d'actions de la ville de La Chaux-de-Fonds est transformé dès la constitution de la société en prêt sans intérêts en faveur de la nouvelle société fusionnée.

Nous reprenons en annexe II l'impact de l'augmentation de capital en deux étapes de 1,85 million de francs chacune sur la composition de l'actionnariat de l'entité fusionnée. Comme cette annexe est reprise du pacte d'actionnaires, les éléments financiers devront encore être actualisés pour tenir compte de la situation au 31 décembre 2011.

La ville de La Chaux-de-Fonds, ainsi que les Communes du Littoral représentées par la ville de Neuchâtel, conviennent par ailleurs d'appliquer au plus tard en 2017 l'une des options ci-dessous, à négocier dès 2015:

- soit les communes du Littoral, représentées par la ville de Neuchâtel accroissent leur participation au capital pour un montant équivalent à celui du prêt de La Chaux-de-Fonds et celui-ci est transformé en actions, détenues par la ville de La Chaux-de-Fonds;
- soit le prêt accordé par la ville de La Chaux-de-Fonds est converti en actions, dont la moitié est cédée au prix nominal aux communes du Littoral, représentées par la ville de Neuchâtel et l'autre reste propriété de la ville de La Chaux-de-Fonds;
- soit le prêt est remboursé par la nouvelle compagnie à la ville de La Chaux-de-Fonds;

- soit le prêt est rémunéré par la nouvelle compagnie à des conditions conformes au marché.

Dès 2017, les droits de vote de chaque actionnaire sont proportionnels à leur engagement dans le capital-actions.

6. ORGANISATION ET GOUVERNANCE

Les organes de la société sont l'assemblée générale des actionnaires, le conseil d'administration, la direction et l'organe de révision qui sera nommé lors de la constitution de la société.

6.1. L'assemblée générale

L'assemblée générale sera composée de tous les actionnaires. Chaque action donne droit à une voix.

6.2. Le conseil d'administration

Le conseil d'administration a été structuré de manière à assurer une représentativité équilibrée des actionnaires. Pour assurer l'efficacité du conseil, le nombre d'administrateurs a été volontairement limité et est constitué de sept membres, dont un membre délégué par chacune des quatre entités suivantes: État de Neuchâtel, ville de La Chaux-de-Fonds, ville de Neuchâtel et autres communes actionnaires.

Les trois administrateurs, qui ne représentent pas une des quatre entités, répondent au profil suivant: spécialistes du domaine des transports; experts en économie ou en finance; entrepreneurs/gestionnaires d'entreprise; juriste.

La désignation du président du conseil d'administration sera de la compétence de l'assemblée générale de la nouvelle entité fusionnée. Le Conseil d'Etat est à consulter préalablement. Le président devra être choisi au sein des membres ne représentant pas une des quatre entités.

Ce futur conseil d'administration a mis en place une procédure indépendante de sélection du futur directeur général.

6.3. La direction

La composition et l'organisation de la future direction seront déterminées par le futur conseil d'administration. Le processus de sélection du futur directeur général est en cours.

6.4. Siège de la future administration

Le siège principal de la société de transports fusionnée est à La Chaux-de-Fonds dans les locaux ex-TRN. Le siège regroupera les services administratifs de la société.

Des sites secondaires pour couvrir les aspects techniques (situation actuelle) seront maintenus par souci d'efficacité (proximité des interventions).

Le pacte d'actionnaires prévoit qu'en cas de vente du siège actuel de TN à une valeur supérieure à celle retenue dans le cadre du projet de fusion, la plus-value réalisée sur la cession de l'immobilier sera restituée aux anciens actionnaires TN et utilisée pour renforcer les fonds propres de la société de transports fusionnée.

7. PERSONNEL

7.1. Garanties de l'emploi

Les signataires du pacte d'actionnaires se sont engagés à ce que la future société de transports fusionnée reprenne les collaborateurs actuels des TN et TRN et ne procède à aucun licenciement lié à la fusion. Ainsi, aucune conséquence sur les ressources humaines n'est à signaler.

Une commission ou une représentation du personnel sera élue. Les deux sociétés sont actuellement au bénéfice d'une convention collective de travail (CCT). Celles-ci seront négociées avec les syndicats pour avoir à terme une seule CCT.

7.2. Engagements des caisses de pension Symova

Les deux sociétés TN et TRN sont affiliées à la caisse de pension Symova, qui regroupe de nombreuses entreprises de transports en Suisse. Au 31 décembre 2011, la situation actuarielle se présente comme suit:

- TN: taux de couverture de 92,3% représentant 5,1 millions de francs de sous-couverture au 31 décembre 2011. Avec le montant de 1,5 million de francs provisionné en 2011 pour l'assainissement complémentaire du fonds de pension, le découvert est réduit à 3,6 millions de francs;
- TRN: taux de couverture de 102,3%, avec la réserve de cotisations de l'employeur, ce taux est même de 105,3%.

L'objectif au moment de la fusion est d'avoir un taux de couverture des deux caisses de pension identique, mais au maximum de 100%.

Compte tenu de cet objectif, le pacte d'actionnaires prévoit que l'Etat de Neuchâtel (selon des modalités pratiques à l'étude) permette aux TN d'atteindre un taux de couverture de 100% d'ici à la décision de fusion par les assemblées générales.

8. PROCESSUS DE FUSION

En date du 14 mars 2012, les principaux actionnaires des TN et TRN ont signé un pacte d'actionnaires qui fixe le cadre de la fusion de TN et TRN. Les faits saillants qui n'ont pas déjà été couverts dans le présent rapport peuvent être résumés par les points 8.1 et 8.2 ci-dessous.

8.1. Garanties données par l'Etat de Neuchâtel

De manière à réaliser la fusion de TN et TRN, le canton de Neuchâtel garantit plusieurs éléments clés pour une période transitoire:

- assurer que le taux de couverture du fonds de pension Symova de TN soit de 100%;
- assurer la compétitivité future de la société de transport fusionnée (autofinancement du matériel roulant et prise en compte en cas d'appels d'offres des surcoûts dus au leasing des trolleybus TN);
- suspension des éventuels appels d'offres jusqu'en 2016 (conditions, période de fusion);
- garanties de maintien des emplois.

8.2. Phase transitoire jusqu'à la fusion juridique

Pour la phase transitoire d'ici à la fusion de TN et TRN en vue de la création de la société de transports fusionnée, TN et TRN forment une Société simple de gestion stratégique ("SGS") composée des membres du futur conseil d'administration.

TN et TRN ont pour objectif de se restructurer en 2012 pour former la nouvelle société de transports publics neuchâteloise qui opérera sur le marché dès le 1er janvier 2013.

La fusion juridique aura lieu sur la base des derniers comptes audités. La révision des statuts se fera suite aux assemblées générales des actionnaires de TN et TRN courant 2012, avec effet rétroactif au 1er janvier 2012 si la fusion est acceptée par les assemblées générales avant le 30 juin 2012, ou au 1er janvier 2013 si la décision tombe au 2ème semestre.

Les conseils d'administration de TN et TRN transfèrent au comité stratégique SGS la direction stratégique de TN et TRN pour la coordination et la mise en œuvre de la fusion, dans la mesure où cela est autorisé par la loi et les statuts.

Afin de garantir le processus de fusion, les signataires ont convenu des règles suivantes:

- la recherche du directeur général de la nouvelle entreprise est de la compétence unique du futur conseil d'administration;
- les conseils d'administration des TN et TRN valident la composition du futur conseil d'administration et convoquent, à la même date, d'ici la fin du premier semestre 2012 une assemblée générale extraordinaire qui prendra un engagement irrévocable de fusionner TN et TRN rétroactivement au 1^{er} janvier 2012. Si ce processus ne pouvait être effectué avant le 30 juin 2012, la fusion serait alors effective au 1^{er} janvier 2013;
- à l'issue des assemblées générales décrites ci-dessus, une assemblée générale constitutive de l'entité fusionnée sera immédiatement mise sur pied. Elle décidera notamment de la composition du futur conseil d'administration et des statuts de la société. Elle réglera également la date de reprise des actifs, passifs et responsabilités des anciennes compagnies.

9. BASES JURIDIQUES

En vertu de la loi sur les transports publics (LTP)¹, du 1^{er} octobre 1996, le Conseil d'Etat s'est vu confier l'attribution d'encourager le regroupement des compagnies de transports publics (article 11, alinéa 2, lettre i).

Pour mener à bien cette tâche, l'Etat peut contribuer à des investissements dans le domaine du trafic régional (article 22 et ss) pour autant que ceux-ci s'inscrivent dans le cadre des crédits octroyés par le Grand Conseil (art. 10, lettre b),

Conformément à l'article 6 de la loi sur les finances², du 21 octobre 1980, une participation au capital de la future société des entreprises de transports TN et TRN fusionnées constitue un patrimoine administratif. Cet investissement répond en effet au but fixé dans la LTP puisque qu'il permet le regroupement des deux entreprises précitées en leur octroyant les moyens pour renforcer leurs fonds propres. Cet investissement ne vise donc pas à rapporter un bénéfice financier mais bien à contribuer à l'utilité publique par une affectation durable.

10. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

10.1. Financement

Le financement de la recapitalisation à charge de l'Etat, qui interviendra en deux phases, nécessite l'octroi d'un crédit d'engagement à hauteur de 3 millions de francs.

Les dépenses d'investissements interviendront pour moitié en 2013, soit lors du renouvellement des trolleybus et pour moitié en 2016/2017, à savoir lors du renouvellement des rames du Littorail. Ces dépenses seront portées au budget 2013 et dans la planification financière roulante dans le cadre du processus budgétaire.

10.2. Incidences financières sur le compte de fonctionnement

Les seules conséquences financières sur le compte de fonctionnement de l'Etat concernent les amortissements. S'agissant de ce type d'investissements, à savoir les titres de participation, ils sont amortis dans la mesure où ceux-ci perdent de leur valeur, et ce conformément aux dispositions contenues dans le décret concernant l'amortissement des différents postes de l'actif des bilans de l'Etat et des communes, du 23 mars 1971. L'évaluation de ces participations sera donc opérée périodiquement et leur valeur fera l'objet d'une adaptation si nécessaire.

10.3. Redressement des finances

Ce projet n'a pas d'incidence sur le redressement des finances.

¹ RSN 765.1

² RSN 601

10.4. Incidences financières pour les communes

Ce projet a des conséquences financières pour les communes du Littoral, représentées par la ville de Neuchâtel puisqu'elles se sont également engagées à augmenter leur quote-part dans le capital-actions de l'entité fusionnée, soit le montant de 700.000 francs.

11. RÉFORME DE L'ETAT ET INCIDENCES SUR LE PERSONNEL

Cette prise de participation n'a pas d'influence sur la réforme de l'Etat. Elle ne comporte également aucune incidence sur le personnel de l'Etat.

La fusion n'entraînera quant à elle aucun licenciement dans les sociétés de transport TN et TRN.

12. VOTE DU GRAND CONSEIL

Selon les articles 57, alinéa 2, de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel³ (Cst. NE), du 21 octobre 1980, les lois et décrets entraînant de nouvelles dépenses uniques de plus de 5 millions de francs doivent être votés à la majorité des trois cinquièmes des membres du Grand Conseil.

L'augmentation de capital de 3 millions à charge de l'Etat qui est prévue dans le cadre de la fusion des deux entreprises de transports TN et TRN est une dépense nouvelle au sens du frein aux dépenses. Toutefois s'agissant d'un montant inférieur au seuil de 5 millions de francs, l'adoption du décret n'est pas soumise à la majorité qualifiée.

13. CLASSEMENT D'UNE MOTION

Motion Pierre Bonhôte

En date du 20 février 2007, votre Autorité acceptait la motion 07.109 dont nous rappelons la teneur ci-dessous.

07.109

30 janvier 2007

Motion Pierre Bonhôte

Pour une entreprise cantonale de transports publics

Une réalisation rapide du TRANSRUN figure parmi les priorités du Conseil d'Etat, qui entend déposer cet automne auprès de la Confédération un projet d'agglomération fondant une demande de contribution au sens de loi fédérale sur le fonds d'infrastructures, du 6 octobre 2006.

Tant la constitution du réseau urbain neuchâtelois que la réalisation à venir du TRANSRUN militent en faveur de la création d'une entreprise de transports publics

³ RSN 101

cantonale unique. La réunion des deux compagnies de transports régionales constituerait une contribution au resserrement des liens cantonaux et à la construction du RUN. Une compagnie cantonale unique serait en outre bien mieux à même que les deux entreprises actuelles de mener à bien, en collaboration avec les CFF, la construction et l'exploitation du TRANSRUN.

Le Conseil d'Etat est donc invité à oeuvrer à la fusion rapide des TN et des TRN.

L'urgence est demandée.

Cosignataires: D. Schürch, S. Vuilleumier, O. Duvoisin, C. Bertschi, N. Fellrath, T. Huguenin-Elie, C. Mermet, C. Borel, D. Reinhard, M.-C. Jeanprêtre-Pittet, M. Bise, J.-M. Gaberell, M. Maire-Hefti, M. Castioni, P.-L. Denis, B. Nussbaumer, P. Egger, E. Flury, A. Fischli, F. Montandon, Pierrette Erard, S. Müller Devaud, L. Renzo, J.-C. Berger, K. Coassin, M. Giovannini et L. Adrien.

Ce rapport, qui présente le processus de fusion juridique des entreprises de transports publics TN et TRN, répond à cette motion. Par conséquent, il est proposé de procéder à son classement.

14. CONCLUSIONS

Le Conseil d'Etat est convaincu de la nécessité de fusionner les deux entités TN et TRN. Mener à bien les missions de la société fusionnée tout en garantissant la qualité des prestations offertes implique des investissements importants en termes d'équipements. Il est donc nécessaire d'augmenter les fonds propres de la société fusionnée.

Nous vous prions, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte du présent rapport et d'adopter le projet de décret ci-après qui permettra à l'Etat de Neuchâtel de procéder à l'augmentation du capital prévue dans le cadre de la fusion des deux entreprises de transports TN et TRN pour un montant de 3 millions de francs.

Au vu du présent rapport, le Conseil d'Etat vous prie également de classer la motion Pierre Bonhôte 07.109, du 30 janvier 2007, "Pour une entreprise cantonale de transports publics".

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

Neuchâtel, le 23 avril 2012

Au nom du Conseil d'Etat:

La présidente,
G.ORY

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret

Portant octroi d'un crédit d'engagement de 3 millions de francs pour procéder à l'augmentation de capital prévue dans le cadre de la fusion des entreprises de transports TN et TRN

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

Vu l'article 5 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel (Cst. NE), du 24 septembre 2000;

Vu l'article 11, alinéa 2, lettre *j*, de la loi sur les transports publics (LTP), du 1^{er} octobre 1996;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 23 avril 2012,

décète:

Article premier Un crédit d'engagement de 3.000.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour procéder à l'augmentation du capital prévu dans le cadre de la fusion des deux entreprises de transports TN et TRN.

Art. 2 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. 3 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

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

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président,

Les secrétaires,

ANNEXES

Annexe 1

Les augmentations de capital de 1,850 million en 2013 et 1,850 million en 2016-17, soit 3,7 millions de francs au total, influencent la composition de l'actionnariat de la manière suivante:

COMPOSITION DE L'ACTIONNARIAT APRES LES 2 AUGMENTATIONS DE CAPITAL PREVUES EN 2013 et 2016-2017

		ACTUEL		1ère Augmentation			2ème Augmentation		
				2013			2016-2017		
Région	Sous-Région	Parts Actionnaires	Cumulé %	Aug/Dim	Parts Actionnaires	Cumulé %	Transfert	Parts Actionnaires	Cumulé %
Canton et Confédération	Canton de Neuchâtel	19'571'778	36.17%	1'500'000	21'071'778	37.65%		22'571'778	39.04%
	Confédération	3'577'896	6.61%	0	3'577'896	6.39%	1'500'000	3'577'896	6.19%
Canton et Confédération Total		23'149'673	42.78%		24'649'673	44.05%		26'149'673	45.23%
Divers actionnaires privés		1'928'910	3.56%		1'928'910	3.45%		1'928'910	3.34%
Littoral	Communes "littoral"	5'737'516	10.60%		5'737'516	10.25%		5'737'516	9.92%
	Ville de Neuchâtel	6'065'516	11.21%	350'000	6'415'516	11.46%	350'000	6'765'516	11.70%
Littoral Total		11'803'032	21.81%		12'153'032	21.72%		12'503'032	21.63%
Montagnes	Communes "montagnes"	1'090'705	2.02%		1'090'705	1.95%		1'090'705	1.89%
	La Chaux-de-Fonds	13'498'139	24.94%		13'498'139	24.12%		13'498'139	23.35%
	Le Locle	1'305'281	2.41%		1'305'281	2.33%		1'305'281	2.26%
Montagnes Total		15'894'124	29.37%		15'894'124	28.40%		15'894'124	27.49%
Vallées		1'336'668	2.47%		1'336'668	2.39%		1'336'668	2.31%
Grand Total		54'112'408	100.00%	1'850'000	55'962'408	100.00%	1'850'000	57'812'408	100.00%

Note:

L'augmentation de capital des communes du Littoral (700.000.-) n'étant pas effectuée uniquement par la Ville de Neuchâtel, la distribution interne demeure réservée entre les communes du Littoral, à savoir: Auvernier, Bôle, Boudry, Colombier, Corcelles-Cormondrèche, Cortaillod, Hauterive, La Tène, Neuchâtel, et Saint-Blaise. Cette distribution sera connue en automne 2011.

Annexe 2

Si le prêt accordé par la Ville de La Chaux-de-Fonds est converti en actions, dont la moitié est cédée au prix nominal à la Ville de Neuchâtel et l'autre reste propriété de la Ville de La Chaux-de-Fonds la composition de l'actionnariat se présente après l'Etape 2 de la manière suivante:

COMPOSITION DE L'ACTIONNARIAT

		ACTUEL		ETAPE 1			ETAPE 2		
Région	Sous-Région	Parts Actionnaires	Cumulé %	Aug/Dim	Parts Actionnaires	Cumulé %	Transfert	Parts Actionnaires	Cumulé %
Canton et Confédération	Canton de Neuchâtel	19'571'778	36.17%	3'000'000	22'571'778	41.56%		22'571'778	39.04%
	Confédération	3'577'896	6.61%		3'577'896	6.59%		3'577'896	6.19%
Canton et Confédération Total		23'149'673	42.78%		26'149'673	48.15%		26'149'673	45.23%
Divers actionnaires privés		1'928'910	3.56%		1'928'910	3.55%		1'928'910	3.34%
Littoral	Communes "littoral"	5'737'516	10.60%		5'737'516	10.56%		5'737'516	9.92%
	Ville de Neuchâtel	6'065'516	11.21%	700'000	6'765'516	12.46%	1'700'000	8'465'516	14.64%
Littoral Total		11'803'032	21.81%		12'503'032	23.02%		14'203'032	24.57%
Montagnes	Communes "montagnes"	1'090'705	2.02%		1'090'705	2.01%		1'090'705	1.89%
	La Chaux-de-Fonds	13'498'139	24.94%	-3'400'000	9'998'139	18.41%	1'700'000	11'798'139	20.41%
	Le Locle	1'305'281	2.41%		1'305'281	2.40%		1'305'281	2.26%
Montagnes Total		15'894'124	29.37%		12'394'124	22.82%		14'194'124	24.55%
Vallées		1'336'668	2.47%		1'336'668	2.46%		1'336'668	2.31%
Grand Total		54'112'408	100.00%	300'000	54'312'408	100.00%	0	57'812'408	100.00%

Prêt La Chaux-de-Fonds

3,4 millions de francs

0 franc