

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 14,7
millions de francs destiné à couvrir la part du canton de
Neuchâtel pour financer les investissements
d'infrastructures en faveur des chemins de fer privés
(TransN, BLS et CJ)**

(Du 17 octobre 2012)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

A l'automne 2012, les Chambres fédérales se prononceront sur un crédit d'engagement destiné au financement des infrastructures des entreprises des chemins de fer privés et des CFF pour la période 2013-2016. Cette décision se fera sur la base des montants présentés dans le message du Conseil fédéral (rapport 12.038) qui préconise un crédit de 918 millions francs pour les contributions de prêt des entreprises de chemins de fer privés. En parallèle, il revient au Grand Conseil de se prononcer sur la part de financement cantonal afin que les conventions sur les prestations 2013-2016 puissent être signées avec les entreprises de chemins de fer privés.

Le projet de crédit qui vous est ici soumis permettra au canton de Neuchâtel d'assurer sa part du financement des infrastructures de chemins de fer privés et de s'engager, au côté de la Confédération, par la signature de conventions sur les prestations pour la période 2013-2016. Sont concernées par le présent crédit-cadre uniquement les entreprises ferroviaires privées actives dans le canton; soit TransN, CJ et BLS. Etant une entreprise nationale, les CFF voient leur contribution d'infrastructure financée par la Confédération uniquement. Pour le canton de Neuchâtel, la part de la Confédération est fixée à 50% du montant, déduction faite des contributions des autres cantons pour les lignes intercantionales.

La part cantonale des travaux d'infrastructure planifiés sur la période 2013-2016 se monte à 14,7 millions de francs. Ce montant permettra trois types de travaux d'infrastructure:

- premièrement, le maintien de la substance de l'infrastructure; soit l'entretien et le renouvellement lié à l'usure;*
- deuxièmement, des améliorations techniques seront amenées, ainsi que des adaptations aux normes et aux lois (notamment l'assainissement des passages à*

- niveau, avec un délai au 31 décembre 2014, et la mise aux normes en lien avec la législation favorisant l'égalité de traitement des personnes handicapées);
- troisièmement, des infrastructures permettant l'augmentation de la capacité seront réalisées par des mesures permettant d'améliorer la vitesse, la capacité ou les fréquences.

Les 14,7 millions de francs prévus dans le décret permettront aux entreprises ferroviaires de réaliser notamment les investissements suivants:

- la rénovation des gares du Littorail: 1,6 millions de francs (coût total du projet);
- l'installation de blocks de ligne automatisés à Serrières et Evole (Littorail): 3,6 millions de francs;
- le renouvellement des gares de Fleurier (débuté en 2011), Couvet et Môtiers: 7,75 millions de francs;
- l'installation de blocks sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel: 3,6 millions;
- le doublement de la voie et le tunnel entre Rosshäusern et Mauss: 192.1 millions de francs;
- la rénovation du tunnel de Champréveyres et de la superstructure entre St-Blaise et Neuchâtel: 6,57 millions de francs;
- la mise en site propre des rues du Crêt et Manège ainsi que la rénovation du pont de l'Hôtel-de-Ville à La Chaux-de-Fonds: 5,75 millions;
- ainsi que nombreux assainissements de passages à niveau et mises aux normes pour l'égalité de traitement des personnes handicapées.

Le résultat négatif de la votation concernant le RER neuchâtelois n'a pas d'impact sur le présent rapport.

1. INTRODUCTION

Les travaux d'infrastructure des entreprises ferroviaires privées sont planifiés sur quatre ans (2013-2016) et leur reconnaissance financière se fait par le biais d'un contrat de prestations signé entre la Confédération, le(s) canton(s) commanditaire(s) et l'entreprise. Les conventions ont pour but d'améliorer la productivité des entreprises en les incitant à une efficacité supérieure et de les responsabiliser par rapport à leurs éventuelles pertes financières sur la période. En parallèle, des objectifs sont fixés pour assurer, notamment, un niveau élevé de sécurité.

Afin de couvrir la part cantonale aux contributions d'infrastructure pour la période 2013-2016, l'ouverture d'un nouveau crédit-cadre cantonal est requise. Cette enveloppe financière court en parallèle du crédit d'engagement fédéral. Il faut relever qu'aucune nouvelle négociation avec les entreprises n'est prévue durant les quatre ans. Autrement dit, les plans d'investissement à moyen terme sont contraignants pour les gestionnaires de l'infrastructure.

A partir de 2017, le financement de l'infrastructure ferroviaire sera soumis à des changements importants. En effet, le Conseil fédéral a présenté aux Chambres fédérales un nouveau programme FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). La Commission des transports du Conseil des Etats est favorable à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire à hauteur de 6,4 milliards. Le dossier sera transmis en novembre 2012 au Conseil des Etats. Ce sera ensuite le tour du Conseil national de se pencher sur le programme FAIF. S'agissant du contre-projet à une initiative populaire, le programme FAIF sera soumis en votation populaire, vraisemblablement en 2014.

2. PRINCIPES GÉNÉRAUX 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 financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) et à la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2013-2016 (rapport 12.038) et les dispositions générales relatives.

2.2. Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer, le 1^{er} janvier 1999, toutes les entreprises de transport implantées en Suisse sont obligées de séparer les transports et l'infrastructure sur le plan des comptes et de l'organisation. Des comptes séparés sont ainsi tenus par les entreprises actives dans ce domaine.

2.3. Le prix du sillon, instrument de financement pour l'infrastructure

Le secteur de l'infrastructure reçoit, pour l'utilisation des tronçons et des gares, une redevance: le prix du sillon. Le Conseil fédéral et l'Office fédéral des transports (OFT) fixent les principaux éléments pris en compte pour le calcul du prix du sillon. Celui-ci est composé d'un prix de base déterminé à partir des coûts marginaux et d'une contribution de couverture aux frais fixes. Les conditions-cadre actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant entièrement les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. En effet, pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique des transports – notamment le transfert du trafic des marchandises de la route au rail et le service de base en trafic voyageur –, le prix du sillon ne peut être augmenté que modérément.

Dans le concept de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), il est prévu que le prix du sillon soit adapté et que, *in fine*, la clientèle contribue dans une plus large part au financement de l'infrastructure ferroviaire. De plus, il a été constaté que le tarif actuel du prix du sillon ne permet même plus de couvrir les coûts marginaux. Après avoir consulté les cantons, une révision partielle de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire a été réalisée et le Conseil fédéral a décidé d'adapter le prix du sillon à compter de l'année 2013. Les contributions de couverture pour le trafic longue distance seront augmentées pour passer de 12% à 13% des produits du transport. Pour le transport régional des voyageurs, la contribution de couverture s'élèvera à 8% des produits de transport (contre 13% jusqu'ici). Le taux de couverture

des frais des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sera amélioré pour les entreprises gestionnaires d'infrastructure actives sur sol neuchâtelois suite à cette adaptation du prix du sillon. Cette modification aura comme corollaire que l'amélioration des revenus des entreprises sera portée en diminution des charges d'exploitation de l'infrastructure que la Confédération et les cantons financent.

2.4. Commande de prestations d'infrastructure

Puisque le prix du sillon ne suffit pas à couvrir les coûts d'exploitation courants et les amortissements de l'infrastructure, les collectivités publiques versent des indemnités aux entreprises ferroviaires. En effet, la Confédération et les cantons, pour des raisons de politique des transports (garantie de l'accessibilité et de l'approvisionnement de base, etc.), commandent 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 (les entreprises ferroviaires) en tant que contributions d'exploitation de l'infrastructure et d'investissement (prêt et amortissement). 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 ainsi qu'aux besoins de transports en expansion sont fournis aux chemins de fer de deux manières:

- un paiement à fonds perdu pour indemniser les coûts d'amortissement planifiés;
- des 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 de ces prêts est l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101), du 20 décembre 1957. Cette disposition 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.

L'article 57 de la LCdF règle la répartition financière entre la Confédération et les cantons. 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. Les besoins totaux pour les contributions d'investissement (contributions d'amortissement et contributions de prêts) au niveau suisse, pour la période 2013-2016, s'élèvent à 3298 millions de francs et répartis à hauteur de 2143 millions de francs pour la Confédération et, donc par conséquent vu la clé de répartition, 1155 millions de francs pour les cantons. Les contributions de prêts s'élèvent à 1685 millions de francs répartis à hauteur de 918 millions de francs pour la Confédération et 767 millions de francs pour les cantons.

2.5. Délimitation par rapport au secteur des transports

Les crédits-cadres fédéraux accordés jusqu'en 2001 ont été conçus pour tous les investissements; qu'ils servent au secteur de l'infrastructure ou à celui des transports (matériel roulant, ateliers). Des prêts remboursables étaient notamment octroyés aux entreprises de transport pour le financement du matériel roulant, mais à l'introduction de la réforme sur les chemins de fer 1, en 2001, le financement du matériel roulant a dû reposer entièrement sur du capital propre et des fonds étrangers soumis à intérêts.

Le 9^e crédit-cadre fédéral (2007-2010), le crédit d'engagement et les conventions sur les prestations 2011-2012, ainsi que le crédit d'engagement et les conventions sur les prestations 2013-2016 sont donc axés entièrement sur le financement de l'infrastructure ferroviaire et admettent l'octroi de prêts sans intérêt.

2.6. 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 (fonds FTP) et le fonds d'infrastructure (projets d'agglomération).

Une autre source de financement fédéral est disponible pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite (loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées; LHand; RS 151.3). Il s'agit d'un financement subsidiaire. Autrement dit, les versements ne sont effectués que si l'investissement est provoqué uniquement par l'adaptation aux normes de la LHand. Les contributions issues de cette source de financement sont disponibles jusqu'en 2023.

Comme évoqué précédemment, un nouveau modèle global de financement des infrastructures FAIF est actuellement à l'étude et un message du Conseil fédéral à l'intention du Parlement a été présenté en début d'année 2012 (rapport 12.016). Ce projet vise à réorganiser le financement de l'infrastructure ferroviaire et assurer l'existence de fonds fédéraux pour l'exploitation, le maintien de la substance et l'aménagement de l'infrastructure. Une planification sera réalisée et les projets seront soumis au Parlement fédéral par étape, la priorité étant de résorber les goulets d'étranglement actuels et offrir de nouvelles capacités afin d'absorber la demande croissante qui se dessine. Une contribution des cantons est actuellement en discussion et, en cas d'acceptation du projet FAIF, cette participation pourrait intervenir à partir de 2017 pour l'alimentation du fonds.

2.7. Rôle du commanditaire

Conformément à l'article 49 LCdF, pour l'offre de transport qu'ils commandent conjointement, la Confédération et les cantons indemnisent les entreprises de transport concessionnaires (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).

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 infrastructure (IS) des CFF.

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

Sur la période 2007-2010, des conventions de financement annuelles étaient signées avec les entreprises ferroviaires. Pour 2011-2012, des conventions biennales ont été conclues. La période 2013-2016 sera couverte par des conventions quadriennales. Les conventions d'indemnisation et d'investissement 2013-2016 se basent sur une planification quadriennale proposée par l'entreprise et adoptée, le cas échéant après modifications, par les commanditaires (Confédération et cantons).

La qualité de la planification à moyen terme des entreprises joue donc un rôle prépondérant car les indemnités d'exploitation et les contributions d'investissement ne peuvent pas être modifiées *a posteriori* pendant la durée de la convention. En règle générale, la fixation définitive des indemnités d'exploitation et des contributions d'investissement pour une période pluriannuelle incite les entreprises à utiliser les fonds disponibles de manière aussi efficace que possible et à améliorer leur productivité. Les entreprises versent leurs bénéfices éventuels à la réserve spéciale (cf. art. 67 LCdF). Elles sont libres de les affecter l'année suivante à des mesures d'entretien ou à des investissements supplémentaires dans l'infrastructure.

Cette approche, axée sur le pilotage global, augmente les exigences en matière de gestion opérationnelle des entreprises de transport concessionnaires. Le fait qu'il soit possible de réunir dans un même document les conventions sur les prestations et les investissements améliore la vue d'ensemble et souligne la conjonction du financement de l'exploitation et celui des investissements.

La planification du réseau de l'infrastructure fait l'objet d'une harmonisation avec le développement de l'offre de transport de voyageurs. Plusieurs groupes de travail constitués des cantons concernés, de la Confédération et des entreprises de transport travaillent sur le développement de l'infrastructure qui doit être en adéquation avec les développements futurs du trafic ferroviaire voulus par les cantons commanditaires de l'offre voyageurs.

Le résultat de la planification est une convention de financement sur la base de laquelle les entreprises ferroviaires fournissent les prestations commandées. En marge des objectifs financiers, des objectifs quantitatifs et qualitatifs ont été intégrés dans les conventions. Les entreprises doivent axer leurs priorités en fonction des objectifs et planifient les investissements dans ce sens. Ces objectifs sont uniformes pour les entreprises gestionnaires de l'infrastructure ce qui permet d'optimiser le pilotage du processus de financement et de permettre une comparaison entre entreprises de transports concessionnaires (ETC).

Des points de situation doivent être effectués à des échéances semestrielles sous forme de rapports écrits. Conformément à l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF, RS 742.120), l'état d'avancement des différents travaux est notamment annoncé par l'entreprise à cette occasion et des échanges d'information réguliers ont lieu entre l'ETC et les commanditaires. La réalisation des objectifs qualitatifs et quantitatifs est évaluée par l'OFT. Elle prend la forme d'une comparaison entre valeurs-cibles et valeurs effectives; l'OFT analyse les variations, établit des propositions de modification et, en cas de besoin, ordonne des mesures correctives pouvant aller jusqu'à un recouvrement des prestations financières.

Le contrôle de l'OFT consiste en 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 fixés sont atteints avec un minimum de moyens.

Pour les lignes régionales neuchâteloises cofinancées par le canton, ce contrôle est effectué en collaboration avec le service cantonal des transports (SCTR) afin d'éviter la duplication des procédures. Tous les six mois, un audit des investissements est mené par les responsables de l'infrastructure de la Confédération pour s'assurer que les dépenses d'investissement prévues sont effectuées dans les temps et, qu'en cas de retard, les fonds octroyés soient laissés en dépôt pour une affectation ultérieure des fonds. Les gestionnaires de l'infrastructure doivent mettre en exergue et commenter toute variation par rapport à la planification des investissements déterminante.

Dans le cadre de l'élaboration des conventions entre les entreprises, la Confédération et le canton, le SCTR s'assure du respect des dispositions de la loi sur les subventions, du 1^{er} février 1999 (LSub, RS 601.8).

2.9. Objectifs prioritaires des conventions sur les prestations 2013-16 concernant les lignes touchant le canton de Neuchâtel

Le soutien aux transports publics s'inscrit dans une politique 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 biens 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; sécurité au travail élevé pour le personnel; mise des tunnels ferroviaires au dernier état de la technique en termes de sécurité dans le cadre des programmes de maintien de la substance; achèvement du programme d'assainissement des passages à niveau dans le but de respecter la législation à fin 2014; 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.
- **garantir la capacité du réseau:** Des mesures destinées à garantir l'accès sans discrimination au réseau et un dimensionnement optimal de celui-ci doivent être prises sans perdre de vue les critères de rentabilité. Pour concilier ces objectifs, les gestionnaires de l'infrastructure planifient le dimensionnement du réseau en associant les ETC circulant régulièrement sur leur réseau. Dimensionner le réseau en fonction de la demande permet d'assurer la disponibilité des installations et garantir des horaires aussi stables que possible.
 - **assurer la fiabilité du réseau:** Celle-ci a une importance prépondérante tant pour le gestionnaire de l'infrastructure, l'exploitant que pour le voyageur ou l'expéditeur. Une tâche importante est donc de limiter les effets des incidents sur le déroulement de l'exploitation.
 - **disposer d'une infrastructure ferroviaire de qualité:** Une bonne 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.
 - **amélioration de l'interopérabilité:** Dans l'optique d'assurer à terme une utilisation du réseau par les ETC suisses, mais aussi par des entreprises étrangères sans discrimination, les prescriptions européennes ont été intégrées dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2. Le parlement a adopté, le 16 mars 2012, l'étape 2.2. de la réforme; les ordonnances doivent maintenant être modifiées. Il est notamment prévu d'adapter les infrastructures aux standards par les directives européennes dans le cadre des programmes de renouvellement et d'aménagement. Des dispositifs de sécurité standardisés au plan européen (par exemple EuroZUB, EuroSignum ou encore ETCS Level 1 et 2) sont introduits progressivement. Concernant les chemins de fer à voie étroite, de tels efforts sont également consentis mais dans une moins large mesure étant donné le plus faible potentiel de mise en commun des infrastructures. L'effort se porte d'avantage sur l'échange de véhicules entre réseaux et sur les barrières pouvant encore demeurer (voltage de l'électrification, système de communication, etc.).
 - **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

L'article 56 de la LCdF, permet 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 par le présent rapport touchent quatre cantons: Berne, Fribourg, Jura et Neuchâtel. Ceux-ci financent conjointement, avec la Confédération, les investissements sur ces lignes. Le projet de décret joint au présent rapport se fonde sur l'article 25 de la loi cantonale sur les transports publics, du 1^{er} octobre 1996 (LTP, RSN 765.1).

4. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2013–2016 POUR LES LIGNES FERROVIAIRES NEUCHÂTELOISES

4.1. Le processus de planification

La procédure a été lancée en avril 2011 par l'OFT. Ce dernier a demandé que les gestionnaires de l'infrastructure motivent les principales modifications attendues par rapport aux conventions sur les prestations précédentes. Un échéancier a été présenté et, sur cette base, une décision du Parlement fédéral est attendue fin d'année 2012 dans le cadre du budget; la signature des conventions par les partenaires interviendra en juste après, soit en janvier 2013. Par analogie, la même procédure a été retenue par les cantons.

La première étape a été la livraison, le 31 octobre 2011, des offres d'infrastructure des entreprises gestionnaires aux commanditaires. Les entreprises ont présenté à cette occasion les plans d'investissement sur la période 2013-2016. Des discussions régulières ont eu lieu depuis lors entre les parties concernées.

4.2. Délimitation du périmètre du crédit-cadre cantonal

Le crédit-cadre cantonal porte sur le financement de l'infrastructure du réseau ferroviaire des lignes de chemin de fers privés exerçant leur activité dans le canton de Neuchâtel. Les entreprises suivantes sont considérées:

- Les Transports Publics Neuchâtelois (TransN),
- La BLS SA (BLS),
- La Compagnie des chemins de fer du Jura (CJ).

A noter qu'au moment de la livraison des offres d'infrastructure par les entreprises, TN et TRN étaient encore gérées de manière indépendante. Dès lors, le présent rapport distingue les investissements des deux entités. Aujourd'hui ces deux entreprises ont fusionné pour créer la société dénommée "Les Transports Publics Neuchâtelois" (TransN). Une seule convention sera signée avec cette entreprise, regroupant les investissements reconnus pour TN et TRN. Il s'agit là d'un acte formel sans conséquence financière (voir aussi chapitre 6.2).

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 (LHand) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Cette loi fédérale vise à faciliter aux personnes handicapées la participation à la vie active en société en réduisant les inégalités qui y font obstacle. Cette loi a 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 des distributeurs de billets, afin d'assurer un système de transports publics adapté aux personnes à mobilité réduite. Les objectifs de cette loi laissent peu de marge de manœuvre aux transports publics et parlent de "chaîne de transport publics aussi

complète 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.

Pour obtenir des aides financières provenant de la LHand, les entreprises doivent montrer comment elles ont l'intention de remplir les exigences techniques dans les délais légaux. A ce titre, un arrêté fédéral table sur un plafond des dépenses de 600 millions de francs – soit 300 millions pour la part cantonale – réservées aux mesures qui ne pourront de toute façon pas être réalisées dans le délai de transition de 20 ans dans le cadre des travaux d'assainissement normaux des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant. Il est à noter que la contribution fédérale n'est accordée que si la part cantonale est assurée.

4.3. Principes budgétaires et comptables

Conformément à la législation en vigueur, le Grand Conseil adoptera chaque année le montant maximum des engagements pris par l'Etat au titre de prêts conditionnellement remboursables dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle.

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

Les investissements d'infrastructure sont répertoriés en cinq types, la présentation considérée dans ce rapport reprend en partie la classification établie par la Confédération (Ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires, OCEC; RS 742.221).

- **Infrastructure:** fondations de la voie, ouvrages d'art, murs, ponts, tunnels (durée d'amortissement entre 25 et 80 ans);
- **Superstructure:** ballast, traverses, rails, branchements (durée d'amortissement entre 25 et 33 ans);
- **Bâtiments:** gares, quais, passages inférieurs et supérieurs, installations de transbordement, locaux techniques, locaux du service de la voie (durée d'amortissement entre 20 et 67 ans);
- **Installations motrices et d'alimentation en courant:** sous-station moyenne tension, lignes de contact (durée d'amortissement entre 25 et 33 ans);
- **Installations de sécurité et de télécommunication:** blocks de lignes et télécommandes, équipements de passages à niveau, installations de surveillance et installations radio (durée d'amortissement entre 10 et 25 ans).

Comme précédemment exposé, 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 mentionnées dans la classification ci-dessus.

4.5. Classification des coûts d'infrastructure par type

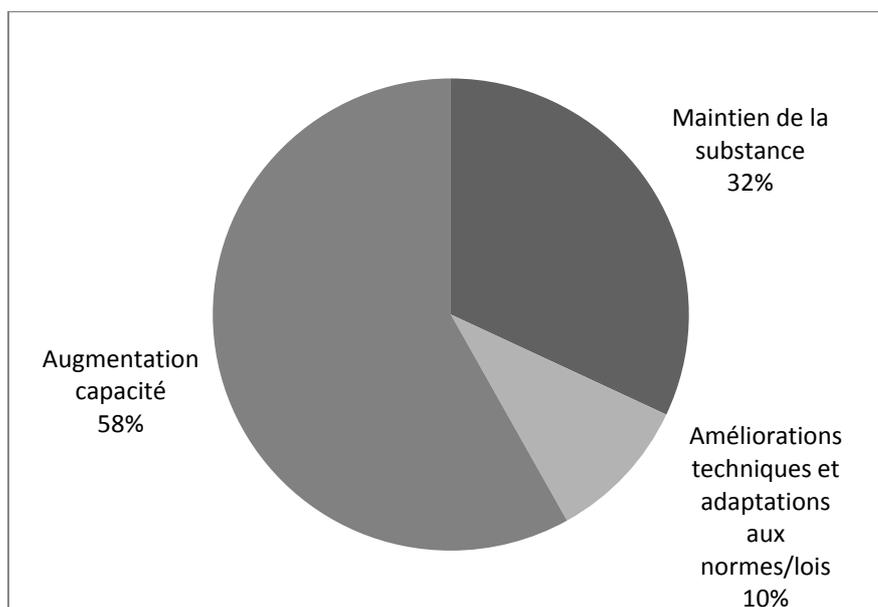
La méthodologie employée pour l'évaluation des coûts d'infrastructure est propre au service de l'Etat mais reprend en partie la typologie du chapitre 4.4 et les catégories annoncées par le Conseil fédéral dans le financement de l'infrastructure ferroviaire suisse 2013-2016. Il a été procédé à une classification par catégorie de base et sous-catégorie. Les trois catégories de base sont:

- le maintien de la substance de l'infrastructure,
- les améliorations techniques et adaptations aux normes et aux lois,
- l'augmentation de la capacité.

Les résultats concernant les sous-catégories ne sont pas communiquées dans leur intégralité dans le présent rapport mais font l'objet de commentaires au cas par cas.

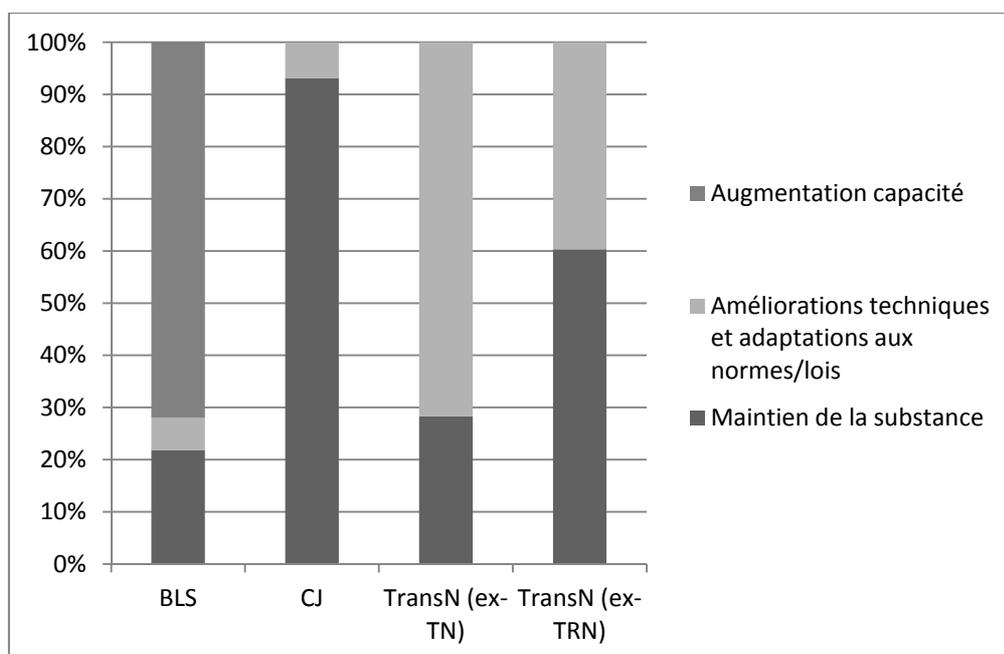
Il est à remarquer que la répartition des coûts d'investissement présentée ci-dessous est basée sur les coûts d'investissement bruts et ne tient pas compte des déductions des fonds d'amortissement, des participations de tiers ou des clés de répartition intercantionales. Ceci est notamment justifié par le fait que les fonds d'amortissement ne sont pas affectés à chaque objet d'investissement mais à chaque ligne ferroviaire. C'est ce qui explique la forte proportion des coûts d'investissement pour les extensions. Notons encore que les projets d'extension ne sont pas privilégiés par les compagnies de chemin de fer privées, seuls les projets soutenus par la Confédération sont cofinancés et les indemnités de prêts sont octroyées en priorité pour le maintien de la substance de l'infrastructure. Pour les lignes qui nous occupent, le seul projet identifié par la Confédération comme extension est le doublement de voie et tunnel de Rosshäusern (Message du Conseil fédéral 12.038, p. 3771). Toutefois d'autres projets sur la ligne Berne-Neuchâtel pourraient être considérés comme relevant de l'extension de capacité. Les travaux de planification de l'offre voyageurs et donc des besoins en nouvelles infrastructures sont assurés par le groupe de travail Broye-Seeland qui réunit les trois cantons commanditaires de l'offre (BE, FR et NE), la Confédération et les trois entreprises exploitantes du secteur, soit les CFF, la BLS et les TPF. Tous les projets d'extension de capacité doivent être compatibles avec le développement futur du trafic voyageurs voulu par la Confédération (PRODES, anciennement Rail 2030).

Figure 1: Répartition des coûts d'investissement par type



Le tableau ci-dessous reprend la même typologie des investissements mais répartis par entreprise. Il est possible de constater que seul BLS a intégré des projets d'extension dans ses plans d'investissement. Les deux autres entreprises (TransN et CJ) ont prévu uniquement des projets d'investissement destinés à répondre à des améliorations techniques et adaptations à des normes et lois, mais aussi à renouveler l'infrastructure en fin de vie.

Tableau 1: Répartition des coûts d'investissement par entreprise



En plus de ces trois catégories d'investissement, d'autres coûts en lien avec la sécurisation des passages à niveau (PN) et l'adaptation des quais aux normes pour l'accès aux personnes à mobilité réduite sont planifiés. Pour les investissements en lien avec les PN: 2.194.000 francs (0,76% du montant total des investissements des entreprises sur la période) ont été retenus. Pour le respect de la LHand: 12.249.000 francs (4,24%) sont planifiés. Même si ces montants représentent une faible part des investissements totaux, les travaux concernent essentiellement des lignes exclusivement cantonales. La part à charge du canton de Neuchâtel est proportionnellement plus importante pour TransN, car exclusivement située sur territoire neuchâtelais. A titre d'exemple l'entreprise TransN (ex-TN et ex-TRN) a des projets de cette teneur pour 1.764.000 francs (PN) et 3.909.000 francs (LHand, hors matériel roulant).

5. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2013-2016 PAR ENTREPRISE

Les montants figurant dans les tableaux ci-dessous proviennent des planifications à moyen terme les plus récentes que les entreprises ont fournies dans le cadre de la procédure d'offre 2013-2016. La base des prix date de 2012 et ces montants ne seront pas revus en cas d'un éventuel renchérissement sur la période. Les montants exprimés s'entendent 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 cantonale du canton de Neuchâtel pour la réalisation des investissements liés à la LHand.

Tableau 2: Besoins financiers planifiés en charge du canton de Neuchâtel pour les années 2013-2016 par entreprise (en CHF)

Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Total 2013-2016
TransN (ex-TN)	520'000	415'000	515'000	700'000	2'150'000
TransN (ex-TRN)	1'240'000	1'040'000	1'578'333	1'540'000	5'398'333
BLS	2'624'780	2'222'352	600'240	319'080	5'766'452
CJ	448'188	387'865	472'535	42'237	1'350'825
Total	4'832'968	4'065'217	3'166'108	2'601'317	14'665'610

Aux sous-chapitres suivants, le programme d'investissement de chaque entreprise est résumé par un tableau et les projets les plus importants sont commentés. La somme totale projetée est également annoncée et comprend les dépenses antérieures et postérieures à la période 2013-2016. Les annexes complètent l'information pour les projets d'investissement les plus significatifs pour le canton.

Dans le but d'éviter une surévaluation dans la planification des investissements, l'OFT a tenu compte d'un facteur de "surplanification". En effet, l'expérience a montré que les investissements d'une certaine ampleur connaissent souvent des reports. Dès lors, les chiffres repris dans les tableaux ci-dessous prennent en compte la correction de surplanification et peuvent donc être considérés comme définitifs.

Sous la rubrique "amortissement (subvention)", les tableaux reprennent également les montants des amortissements planifiés des immobilisations. Les commanditaires financent en partie ces fonds d'amortissements par le biais d'une indemnité pour compenser la perte de valeur de l'immobilisation. Ces amortissements constituent des charges donnant droit à l'indemnité d'amortissement au même titre que les frais d'exploitation. Les parts des coûts non activables d'un investissement (CINA) sont les parts des immobilisations ne justifiant pas d'inscription au bilan, ni ne justifiant pas de charge d'amortissement. Le cas échéant, ce sont le plus souvent des immobilisations inscrites au coût d'investissement brut mais dont le bien-fonds appartient partiellement à un tiers. C'est notamment le cas lors de quais appartenant également à une entreprise tierce ou lorsque le passage-à-niveau (PN) appartient en partie à un tiers (commune, canton, privé).

Finalement, la rubrique "contribution de tiers" comprend généralement la participation de tiers à des projets ou les financements spéciaux (LHand, ligne à grande vitesse, etc.).

Les plans d'investissement sont définitifs à la signature de la convention et sont contraignants. L'ordonnancement des projets et/ou une modification de l'affectation pourrait toutefois être nécessaire selon les situations particulières futures, avec le préavis du service cantonal des transports et de l'office fédéral des transports – en accord avec l'article 15 – des futures conventions signées avec les ETC (voir annexe 2).

5.1. TransN (ex-TN)

Les TransN (ex-TN) exploitent une ligne de chemin de fer, à savoir le Littorail. Des travaux d'entretien sont indispensables pour assurer la sécurité au niveau de l'exploitation de cette ligne. Ces travaux portent notamment sur la sécurisation de

passages à niveau (PN), des adaptations de quais/gares aux normes LHand, des sections de renouvellement de voie et de lignes aériennes. Les tronçons sont assainis à un rythme d'environ un kilomètre par année sur une période de 9 à 10 ans. Ces renouvellements complets de voie comprennent le changement des rails, des aiguillages, des traverses et du ballast. Ces travaux sont en principe entrepris avec du matériel et personnel propre à l'entreprise.

La principale gare devant être rénovée et adaptée est la gare de Colombier (470.000 francs). Cette dernière ne répond pas aux critères d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et les quais sont en très mauvais état. Le platelage entre les rails nécessite un entretien important (passage de véhicules de chantier et véhicules de tiers en bord de voie) et la reconfiguration des flux de trafic du lieu permettra d'installer des barrières pour limiter le trafic. Pour le renouvellement des gares du Littorail dans leur ensemble, un montant total de 1.595.000 francs est planifié sur la période. En cas d'assainissement réalisé dans le cadre de la LHand, un montant maximal de 560.000 francs sera octroyé (dont 50% à charge de la Confédération).

Dans les projets de grande ampleur, il est également à signaler que les blocks de sécurité à Evole et Serrières doivent être mis à niveau afin de répondre aux prescriptions sécuritaires actuelles. Ces blocks de ligne automatisés autoriseront un contrôle à distance intégral du trafic par le biais d'une commande à distance des gares depuis le centre de régulation. Sans sécurisation des blocks, les trains sont astreints à une vitesse d'exploitation plus lente et ceci empêche la circulation à un cadencement plus élevé des trains, péjorant toute amélioration de l'horaire (cadence au quart d'heure entre Boudry et Neuchâtel-Place Pury). Avec la modernisation de ces installations de sécurité, une meilleure régulation des trains – grâce à une vitesse contrôlée en fonction de l'occupation des voies – et un verrouillage des branchements à distance seront permis. Cette mise à niveau technique est également rendue nécessaire par la vétusté d'installations qui sont en fin de vie. En effet, aucune signalisation lumineuse avancée n'existe et l'aiguillage pour amener les trams au dépôt n'est pas électrifié, il s'agit de la dernière installation sans feu d'entrée en station du réseau et les entrées et sorties des convois en marche protégées ne sont pas autorisées. La mise en place d'une télécommande permettra de gérer l'entrée en gare à distance des trains mais aussi d'autoriser la communication en temps réel, via un système de haut-parleurs et d'affichage d'informations en gare (retards, perturbations, heure d'arrivée et départ des trains) branché sur le réseau de la télécommande. Ce système de régulation/automatisation est planifié pour un coût total de 3,6 millions, mais des participations de tiers à hauteur de 600.000 francs sont attendues de la part de la Confédération (Office fédéral des routes) car le déplacement des voies et des installations de sécurité sont réalisés de manière concomitante avec le déplacement de la voie et du quai en raison du chantier autoroutier à Serrières. En effet, le tracé de l'autoroute a nécessité un déplacement de la voie.

Les descriptions, sous forme de "fiches objets", des principaux projets d'investissement figurent à l'annexe 1.

Tableau 3: Principaux projets d'investissement de TransN (ex-TN) pour les années 2013-2016

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Somme totale projetée
Passage à niveau Evole	15'000	200'000			245'000
Passage à niveau Colombier	15'000	100'000			115'000
Halte Place Pury			20'000	300'000	320'000
Halte Serrières-Ruau	15'000	200'000			215'000
Halte Auvernier			20'000	300'000	320'000
Halte Bas-des-Allées			15'000	100'000	115'000
Halte Colombier	20'000	200'000	250'000		470'000
Halte Areuse				15'000	215'000
Halte Les Isles				15'000	115'000
Halte Tuilière			15'000	110'000	125'000
Renouvellement voie PP - Serrières	450'000				2'330'000
Renouvellement voie Colombier-Areuse	20'000	80'000	440'000	750'000	1'412'000
Ligne aérienne Colombier-Areuse	100'000	200'000			357'000
Block de sécurité Evole		10'000	800'000	400'000	1'408'000
Block de sécurité Serrières	410'000	800'000			1'229'000
Telecommande Gare pour Mystic	420'000	500'000			1'220'000
Divers et imprévus	10'000	10'000	10'000	10'000	40'000
Total des investissements bruts	1'475'000	2'300'000	1'570'000	2'000'000	10'251'000
Contribution de tiers		-985'000	-140'000	-420'000	
Amortissements (subvention)	-434'752	-486'652	-543'992	-606'802	
Solde conventions	-	-	-	-	
Correction manuelle (surplanification)	-	-	-	-	
Besoin de financement	1'040'248	828'348	886'008	973'198	
Convention de prêts art. 56 LCDF	1'040'000	830'000	890'000	980'000	

Conformément à l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR, RS 742.101.2), les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel, s'agissant des investissements de TransN (ex-TN) pour les années 2013-2016, se répartissent comme présenté dans le tableau ci-dessous:

Tableau 4: Répartition des aides financières à TransN (ex-TN) de la Confédération et du canton pour les années 2013-2016

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Total 2013- 2016
Besoins en financement selon convention	1'040'000	830'000	890'000	980'000	3'740'000
Clé de répartition intercantonale	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Clé de répartition OPCTR	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%
Part cantonale	520'000	415'000	445'000	490'000	1'870'000
Projets LHand (part cantonale)	-	-	70'000	210'000	280'000
Crédit-cadre cantonal y compris LHand	520'000	415'000	515'000	700'000	2'150'000

Les indemnités de prêts nécessaires pour financer les projets mentionnés dans le tableau 3 sont de 2.150.000 francs sur la période à charge du canton pour financer ces projets d'investissement totalisant 7.345.000 francs sur la période 2013-2016.

5.2. TransN (ex-TRN)

Trois lignes de chemins de fer sont exploitées par TransN (ex-TRN), à savoir: Travers-Buttes (221), La Chaux-de-Fonds-Les Ponts-de-Martel (222) et Le Locle-Les Brenets (224). D'une manière générale, et à part quelques exceptions connues, le réseau de voie (superstructure) est en bon état. Les efforts de renouvellement à venir sont axés

sur les gares et principalement sur celles du réseau à voie normale. La mise en conformité des croisements rail-route et l'adaptation des quais pour les rendre en conformité avec la LHand sont priorités. Les travaux seront principalement concentrés sur la ligne du Val-de-Travers et la ligne de la vallée de la Sagne. Des prolongements de quais sont planifiés afin de pouvoir, à terme, faire circuler des compositions Flirt à double rame sur la ligne du Val-de-Travers.

5.2.1. Gare de Fleurier

La gare de Fleurier a déjà figuré dans le plan d'investissement 2011-2012 de l'entreprise TransN (ex-TRN); pour l'année 2013, seul le solde du financement pour les travaux prévus figure dans la planification. Ce projet consiste en un réaménagement et un renouvellement total de cette gare vétuste. Les lignes de contact, les installations de sécurité, la voie et le passage à niveau en gare doivent être assainis, à cela s'ajoute la réfection et l'élargissement du Pont-sur-Buttes qui sont indispensables au déploiement d'un tracé conforme aux normes fédérales. Il s'agit également d'une simplification du plan des voies afin de l'adapter à la disparition du trafic de marchandises. La halle marchandises sera démolie et des interfaces trains-bus efficaces seront disposés à proximité de la gare. En remplaçant l'appareil d'enclenchement par un système de sécurité informatisé, la commande à distance sera possible. En abordant le renouvellement de l'infrastructure dans sa globalité et en profitant de standardiser les appareils de voie, des économies sont générées.

Le volume d'investissement pour la gare de Fleurier est estimé au total à 11,9 millions de francs bruts et seul le solde, 2,85 millions, figure dans la planification pour 2013.

5.2.2. Gare de Couvet

Cette gare doit être déplacée en raison du rayon de courbure n'autorisant pas le rehaussement des quais pour satisfaire à la LHand. La gare sera déplacée d'environ 200 mètres, un passage à niveau pourra être supprimé par la même occasion. La longueur des quais prévue autorisera la planification de trains à double rame de type Flirt. Le coût total du projet s'élève à 1,6 million de francs et est planifié en 2016. Il est à noter que la suppression du PN nécessitera un changement du plan de circulation routière.

5.2.3. Gare de Môtiers

Pour un montant total de 3,3 millions de francs, ce projet d'investissement est l'un des plus importants sur la période 2013-2016. Aucune subvention LHand ne sera octroyée étant donné la vétusté des installations; les rehaussements de quai seront effectués dans le cadre des travaux d'assainissement. Les installations de sécurité, la voie et la ligne de contact doivent être renouvelés et adaptés, le cas échéant, aux standards actuels.

5.2.4. Blocks de ligne La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel

Le système de blocks de ligne à mettre en place permettra un gain en termes de sécurité et d'automatisation (sinuosité du réseau, visibilité, déclivité). Les gains seront nombreux et il y aura notamment possibilité d'augmenter le cadencement des trains et la vitesse de circulation. Les blocks de ligne prévus font partie des standards actuels. La circulation des trains se déroule uniquement sur la base de prescriptions et documents

de services sous l'entière responsabilité du personnel de conduite (respect des distancements, croisements, entrée en gare, perturbations). La communication est actuellement effectuée par radio, aucun avertissement de sécurité n'existe (signalisation en cabine ou latérale). La mise en marche de trains spéciaux voyageurs, de maintenance ou de chasse-neige est limitée par les exigences liées aux distancements et croisements. Ces prestations spéciales doivent être effectuées en dehors des heures d'exploitation pour limiter les risques d'accident. L'investissement prévu est de 3,6 millions de francs, dont 2,6 millions en 2016.

5.2.5. Passages à niveau (PN)

L'assainissement des PN est une priorité figurant dans la convention sur les prestations 2013-2016 et ces travaux doivent être programmés en 2013 ou 2014 au plus tard car le délai annoncé pour répondre au niveau de sécurité est fixé au 31 décembre 2014. 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 routier et ferroviaires en présence. Le type de PN est choisi en fonction de ce critère de visibilité, mais aussi de la fréquence de passage de véhicules ou piétons sur la route. Dans certains cas, des barrières à clé sont installées, des croix de St-André posées ou des passages fermés. Il ressort de l'analyse que sept passages à niveau doivent être assainis (hors ceux fermés) et des croix de St-André placées aux croisements à faible trafic, soit principalement sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel. Sans assainissement d'ici 2014, la situation va devenir préoccupante car l'OFT, organe régulateur, interviendra pour limiter la vitesse des trains sur l'ensemble du tronçon, avec des conséquences sur les horaires. Au niveau de l'offre voyageurs, les correspondances assurées au nœud de La Chaux-de-Fonds ne pourraient alors plus être garanties sans nouveaux moyens d'exploitation ou nouveaux investissements coûteux dans l'infrastructure (par exemple des nouveaux points de croisement). Dès 2014, la Confédération ne cofinancera plus les offres voyageurs ferroviaires dont le taux de couverture (recettes divisées par les coûts complet d'exploitation de la ligne) est inférieur à 20% (art. 6 de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs; OITRV, RS 745.16). Par exemple, la charge supplémentaire liée à l'engagement d'une rame supplémentaire implique un taux de couverture inférieur au seuil fédéral de 20%.

Tableau 5: Principaux projets d'investissement de TransN (ex-TRN) pour les années 2013-2016

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Somme totale projetée
<i>Ligne RVT 221:</i>					
Gare de Fleurier	2'841'807				11'900'000
Gare de Couvet		-		1'590'540	1'600'000
Voies dépôt Longereuse	400'000				400'000
Gare de Môtiers		2'200'000	925'000		3'300'000
Vhc service		70'000			150'000
Réfection voie Fleurier-Buttes			2'100'000		2'100'000
Assainissement de PN (5x)	430'000	439'935			900'000
Balisés ETCS			500'000		500'000
Divers et imprévus	80'000	80'000	80'000	80'000	640'000
<i>Ligne PSC 222:</i>					
Gare La Sagne	20'000	703'000			750'000
Block de ligne PSC				2'600'000	3'600'000
PN (64x)	282'000	282'000			720'000
Réfection de voie Chx-de-Fds Grenier	600'000				600'000
Véhicule de service PSC			50'000		120'000
Divers et imprévus PSC	35'000	35'000	35'000	35'000	280'000
<i>Ligne LB 224:</i>					
Réfection du champ de gare (voie + LC)				300'000	300'000
Divers et imprévus	35'000	35'000	35'000	35'000	280'000
Véhicule de service BL			30'000		30'000
Tunnel du Chatelard, Les Brenets	300'000				300'000
Total des investissements bruts	5'023'807	3'844'935	3'755'000	4'640'540	28'470'000
<i>./. CINA</i>	-358'000	-488'750	-4'800	-300'000	
Contribution de tiers					
Amortissements (subvention)	-1'512'000	-1'286'250	-1'785'200	-1'470'000	
Solde conventions	-300'000	-	-	-	
Correction manuelle (surplanification)	-375'807	-136'185	-110'200	-90'540	
Besoin de financement	2'478'000	1'933'750	1'854'800	2'780'000	
Convention de prêts art. 56 LCDF	2'480'000	1'930'000	1'850'000	2'780'000	

Conformément à l'OPCTR, les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel s'agissant des investissements de TransN (ex-TRN) pour les années 2013-2016 se répartissent comme suit:

Tableau 6: Répartition des aides financières à TransN (ex-TRN) de la Confédération et du canton

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Total 2013- 2016
Besoins en financement selon convention	2'480'000	1'930'000	1'850'000	2'780'000	9'040'000
Clé de répartition intercantonale	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Clé de répartition OPCTR	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%
Part cantonale	1'240'000	965'000	925'000	1'390'000	4'520'000
Projets LHand (part cantonale)	-	75'000	653'333	150'000	878'333
Crédit-cadre cantonal y compris LHand	1'240'000	1'040'000	1'578'333	1'540'000	5'398'333

Le volume d'investissement total est de 17.264.282 francs et les besoins en financement à charge du canton sont de 5.398.333 francs. Dans ces besoins en financement sont compris 653.333 francs pour les adaptations LHand de matériel roulant (en plus de la part LHand pour infrastructure).

5.3. BLS

En ce qui concerne la BLS, le canton de Neuchâtel cofinance uniquement la ligne Berne–Neuchâtel (communément appelée la BN) et sa contribution se limite à 7,32% du montant total des besoins de financement. Les autres cantons partenaires sont les cantons de Berne et Fribourg. Pour notre canton, cette ligne remplit plusieurs fonctions:

- offrir des liaisons avec Berne à un cadencement à la demi-heure, avec un temps de parcours proche des 30 minutes;
- garantir l'intégration de Marin et St-Blaise à l'agglomération neuchâteloise avec une offre cadencée à la demi-heure (RER);
- et finalement améliorer la relation en direction de Fribourg avec des trains directs.

En plus des principaux projets d'entretien et de maintien de la substance sur la ligne, un projet d'extension du réseau est également intégré dans le plan d'investissement sur la période délimitée par le crédit-cadre cantonal. Il s'agit du projet de doublement de voie en tunnel entre Rosshäusern et Mauss, détecté comme un goulet d'étranglement pour la circulation des TGV. Pour ce projet d'extension, une large partie du financement provient de contributions spéciales – et notamment du fonds des lignes à grande vitesse (LGV) – cet apport est porté en déduction de coûts bruts d'investissement. Les travaux entre Rosshäusern et Mauss ont débuté en 2012.

5.3.1. *Double voie et tunnel entre Rosshäusern et Mauss*

Ce projet de tunnel et doublement de voie est stratégique pour le canton de Neuchâtel car cette ligne a été décrétée d'importance internationale et sert de support à la liaison TGV entre Berne et Paris. Les trains internationaux perdent actuellement beaucoup de temps en raison des croisements avec des trains régionaux. Les gains de temps attendus suite à ces améliorations sont de 5 à 7 minutes mais dépendent également des améliorations attendues sur le réseau français. Cette ligne est en concurrence avec des liaisons directes à grande vitesse entre Paris et d'autres régions suisses (Bâle; Lausanne et Genève). En cas d'une diminution de son attractivité qu'on ne peut exclure à moyen terme, la suppression de liaisons directes de Neuchâtel vers la capitale française serait préjudiciable pour les échanges entre les deux régions. En effet, dans les domaines de l'horlogerie, du design, de l'automatisation et des microtechniques, le développement est orienté à l'international et des liaisons directes vers la France sont primordiales. Les avantages du projet sont nombreux et on peut notamment citer une diminution des temps de parcours, une augmentation de capacité, une stabilité et flexibilité de l'horaire plus importante, un potentiel plus élevé de l'amélioration de l'offre et une meilleure connexion avec le réseau à grande vitesse français et européen.

Cette ligne et son développement est également importante pour la circulation des trains régionaux voyageurs. Actuellement, des trains de type régionaux, RER, RegioExpress, TGV et des trains marchandises circulent sur ce tronçon et des retards sont souvent enregistrés. Le nouveau tunnel à double voie de 2 kilomètres viendra remplacer l'ancien tunnel de 110 ans d'âge à voie unique qui aurait dû être assaini et agrandi selon les gabarits actuels. Le coût global prévisionnel pour ce projet est d'environ 200 millions de francs. La rénovation de la gare de Rosshäusern est apparentée à ce projet (7,4 millions de francs).

5.3.2. Gare de Gümмениen

Une nouvelle gare sera construite avec de nouveaux embranchements autorisant des vitesses de circulation des trains jusqu'à 160 km/h. L'intégralité de la gare sera rénovée et mise à niveau aux standards actuels. Le projet prévoit une adaptation des aires d'accueil pour le public (quais et gare), le renouvellement et l'adaptation des champs de voie, une optimisation de l'entrée en gare pour le public et la modification des installations de parking d'échange. Le projet contient deux nouveaux perrons, un système d'isolation des voies permettant des entrées et sorties de trains à grande vitesse simultanées et de nouvelles installations de sécurité autorisant la commande à distance depuis le centre de commande de Spiez. Le coût d'investissement total est de 25 millions de francs.

5.3.3. Rénovation du tunnel de Champréveyres et de la superstructure entre St-Blaise et Neuchâtel

Mis à part l'assainissement de la voûte du tunnel, des travaux seront entrepris pour abaisser l'infrastructure à l'intérieur du tunnel en enlevant de la roche au sol, cette adaptation permettra de consolider le sol sur lequel se trouve la superstructure, mais aussi de rabaisser le niveau des voies. Il est prévu, à terme, de faire circuler des trains à deux étages sur cette ligne. La ligne de contact et la voie seront également assainies en même temps. Ce projet d'assainissement devant être réalisé en 2013 est prévu pour un coût total de 6,57 millions de francs.

D'autres projets seront menés par BLS dans le cadre du concept de doublement de voie entre Berne et Neuchâtel. Les tronçons Zihlbrücke–Marin-Epagnier et Mauss–Gümмениen seront doublés et le viaduc de la Sarine assaini. Des aménagements en gares de Müntschemier et Chiètres sont également envisagés. En l'état actuel, le doublement de voie entre le bois de Fanel et Zihlbrücke est sur le point d'être terminé. Ces projets permettront d'améliorer la ponctualité et les correspondances en gares de Berne et Neuchâtel, ainsi les différents types de trafic pourront circuler sans retard. L'objectif pour la finalisation du concept d'offre sur cette ligne est l'horizon 2025.

Tableau 7: Programme des investissements 2013-2016 de BLS

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Somme totale projetée
Gare Stöckacker	40'000	2'000'000	1'900'000	0	4'250'000
Gare Riedbach		30'000	70'000	1'500'000	1'600'000
Migration ETCS	1'000'000	2'000'000	2'000'000	600'000	5'600'000
Rénovation voie Chiètres - Müntschemier	4'050'000	200'000			7'470'000
Block Donnerbühl			2'000'000		7'100'000
GSM-R	100'000	3'500'000			3'600'000
Télécommande Holligen - Bümpliz	3'500'000	3'500'000			7'100'000
ILTIS	440'000				500'000
Rénovation voie St-Blaise - Neuchâtel	5'700'000	600'000			6'570'000
Rénovation voie ensemble tronçon	3'300'000	4'300'000	2'900'000	4'000'000	
Rénovation caténaire	1'150'000	750'000	850'000	1'550'000	
Nœud Holligen	20'000	160'000	200'000	100'000	70'000'000
Gare Rosshäusern	2'300'000	500'000			7'400'000
Double voie Zihlbrücke - Marin		350'000	250'000	350'000	45'000'000
Gare Müntschemier					31'350'000
Gare Gümmenen	300'000	2'000'000	10'000'000	10'000'000	25'000'000
Double voie Le bois de Fanel - Zihlbrücke	400'000				13'500'000
Gare de Chiètres		200'000	500'000	100'000	12'000'000
Viaduc et DV Mauss-Gümmenen	500'000	500'000	250'000	250'000	50'000'000
Tunnel et DV Rosshäusern-Mauss	44'800'000	29'694'000	37'600'000	29'819'000	192'100'000
Autres petits projets (somme)	2'467'000	2'865'000	2'295'000	915'000	11'155'000
Total des investissements bruts	70'067'000	53'149'000	60'815'000	49'184'000	501'295'000
Contribution de tiers	-6'310'000	-5'484'000	-38'140'000	-30'639'000	
Amortissements (subvention)	-9'552'000	-9'770'000	-10'508'000	-10'770'000	
Solde conventions	-9'415'670	-411'790	-143'190	395'810	
Correction manuelle (surplanification)	-10'201'120	-7'626'400	-3'628'000	-2'967'200	
Besoin de financement	34'588'210	29'856'810	8'395'810	5'203'610	
Convention de prêts art. 56 LCDF	35'000'000	30'000'000	8'000'000	4'000'000	

Conformément à l'OPCTR, les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel s'agissant des investissements de BLS pour les années 2013-2016 se répartissent comme suit:

Tableau 8: Répartition des aides financières à BLS de la Confédération et du canton

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Total 2013-2016
Besoins en financement selon convention	35'000'000	30'000'000	8'000'000	4'000'000	77'000'000
Clé de répartition intercantonale	14.64%	14.64%	14.64%	14.64%	14.64%
Clé de répartition OPCTR	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%
Part cantonale	2'562'000	2'196'000	585'600	292'800	5'636'400
Projets LHand (part cantonale)	62'780	26'352	14'640	26'280	130'052
Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	2'624'780	2'222'352	600'240	319'080	5'766'452

La participation financière de canton de Neuchâtel sur le réseau BLS est de 5.766.452 francs, en cas d'acceptation du présent crédit-cadre. Un tel niveau de participation autorise la réalisation de 233.215.000 francs d'investissements bruts par l'entreprise.

5.4. CJ

Le réseau des Chemins de fer du Jura est composé de trois lignes ferroviaires mais une seule est cofinancée par le canton de Neuchâtel, soit la ligne 236 Glovelier-Saignelégier-La Chaux-de-Fonds. La contribution du canton de Neuchâtel aux travaux réalisés sur cette ligne se monte à 7,5% des besoins de financement.

Les différents projets figurant dans le tableau ci-dessous font partie du plan d'investissement soumis aux partenaires; les principaux projets figurant dans ce tableau sont des projets destinés à maintenir la substance de l'outil de production et à adapter le réseau aux exigences fédérales en matière de sécurité et d'accès aux personnes à mobilité réduite. Un projet unique de création d'un nouveau site de transbordement des marchandises est prévu à la Chaux-de-Fonds-Bellevue en remplacement de l'ancien site. Une participation des CJ est augurée pour sa propre utilisation (voie de raccordement et dépôt pour le trafic régional de voyageurs). Le projet le plus conséquent sur la ligne est la rénovation complète de la gare du Noirmont.

5.4.1. Gare du Noirmont

Ce projet de gare est à cheval sur deux lignes (236/237) et les coûts totaux sont planifiés à 2.970.000 francs répartis à hauteur de deux tiers sur la ligne 236 et un tiers sur la ligne 237.

En plus du renouvellement standard des installations (usure), le schéma des plans de voies et quais doit être revu afin de permettre aux trains d'entrer simultanément en gare et d'autoriser un transbordement efficace des usagers entre les lignes. Actuellement, les voies ne sont pas isolées et les trains ne peuvent pas arriver en même temps alors que cette gare est un nœud du réseau et une gare de croisement. Cette situation est dangereuse pour les usagers car les trains doivent se positionner sur plusieurs niveaux de la gare pour que les usagers puissent monter et descendre des véhicules aisément. De même, la gare devra légèrement être déplacée pour permettre des rayons de courbe compatible avec les hauteurs de quais répondant aux exigences légales. Les quais ne sont pas – ou peu – surélevés et ne possèdent pas les dimensions pour assurer la sécurité des voyageurs, ni un accès adapté aux personnes à mobilité réduite. Un nouveau bâtiment de gare et de nouvelles installations de sécurité font également partie intégrante de projet.

5.4.2. Mise en site propre rues du Crêt/Manège et rénovation du pont de l'Hôtel-de-Ville à La Chaux-de-Fonds

Les autres projets d'importance sur le réseau CJ sont l'assainissement du pont de l'Hôtel-de-Ville à La Chaux-de-Fonds et la mise en site propre en ville de La Chaux-de-Fonds. Ce dernier projet doit être réalisé à court terme, car la voie de circulation empruntée par le rail est commune avec la route (rues du Crêt et du Manège). De plus, autant la route que les rails doivent être rénovés à brève échéance. Le risque d'accident marqué entre les deux types de trafic est à considérer (voie simple dans les deux sens). Pour minimiser les risques, la vitesse de circulation du train est fortement réduite et péjore l'exploitation ferroviaire sur ce parcours. Dans le cadre des travaux initiés dans les différents groupes de travail (Mandat de planification de l'Arc Jurassien), il est notamment prévu d'améliorer les horaires à travers des gains en termes de temps et de stabilité d'horaire sur cette ligne. Pour y répondre, différents projets ont été évalués, mais l'option coûteuse du souterrain a été abandonnée pour privilégier une refonte des flux de trafic. Ces décisions se sont prises en accord avec les travaux publics de la commune, pour libérer une voie de trafic exclusivement dédiée au rail. La voie de chemin de fer sera donc renouvelée et mise en site propre. Les autorités communales ont prévu de rénover également le tronçon routier en parallèle.

Le second projet, à savoir la rénovation du pont de l'Hôtel-de-Ville, est aussi un chantier mené en coordination avec la commune de La Chaux-de-Fonds. Il se situe aux abords de la mise en site propre. Ce pont, sur lequel circulent les trains, ne peut pas être rénové mais nécessite d'être totalement reconstruit étant donné la vétusté de l'ouvrage

et de ses structures. Le coût du projet est estimé à 3,2 millions de francs. Pour le financement, la clé de répartition entre le rail et la route est calculée au prorata de la surface d'utilisation. Il en résulte une charge d'un quart du coût pour le propriétaire de l'infrastructure ferroviaire.

Tableau 9: Programme des investissements 2013-2016 des CJ

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Somme totale projetée
Gare de Glovelier	30'000				3'530'000
Transbordement ordures Glovelier	10'000				1'810'000
Gare Le Noiremont	6'539'956	5'844'667	1'248'676		14'710'433
Renouvellement des voies			1'200'000	2'200'000	5'400'000
Transbordement des ordures La CdF	500'000	500'000			1'070'496
Gestion du trafic Tramelan	133'000	133'000	400'000	567'000	1'233'000
PN Saignelégier, assainissement	200'000				200'000
Mise en site propre La CdF	100'000	200'000	2'200'000		2'554'429
Nouveau quai La CdF-Est	55'000	100'000	1'550'000		1'725'000
Protection contre les dangers naturels	200'000	200'000	200'000	200'000	1'200'000
Panneau d'information	40'000	40'000	40'000	40'000	200'000
Fraises à neige	15'000				25'000
Pont de l'Hotel-de-Ville La CdF	0		3'200'000		3'200'000
Divers petits PN	142'000	88'000			395'000
Poste de block IS Sceut	400'000	0			400'000
Ligne de contact	180'000	220'000	125'000	125'000	800'000
Remplacement wagon transport rails	273'000				273'000
Rampe de neutralisation	14'000				14'000
Caméras de video surveillance	15'000	15'000	15'000	15'000	120'000
Faisceau dépôt La CdF	100'000				1'000'000
Adaptation des IS La Cibourg-La CdF	500'000	500'000			1'000'000
Remplacement de chaudières		50'000			50'000
Parc informatique	80'000	20'000	20'000	20'000	180'000
Divers	50'000	50'000	50'000	50'000	200'000
Véhicule 43			10'000		10'000
Total des investissements bruts	9'576'956	7'960'667	10'258'676	3'217'000	41'300'358
./.CINA	-162'500	-3'000	-3'076'676		
Contribution de tiers	-881'217				
Amortissements (subvention)	-1'998'297	-2'276'783	-2'174'410	-2'333'362	
Solde conventions	-94'711				
Correction manuelle (surplanification)	-424'287	-474'640	-570'880	-316'700	
Besoin de financement	6'015'944	5'206'244	4'436'710	566'938	
Convention de prêts art. 56 LCDF	6'015'944	5'206'244	4'436'710	566'938	

Conformément à l'OPCTR, les parts de la Confédération et du canton de Neuchâtel sur le réseau CJ pour les années 2013-2016 se répartissent comme suit:

Tableau 10: Répartition des aides financières pour CJ de la Confédération et du canton

	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Total 2013-2016
Besoins en financement selon convention	6'015'944	5'206'244	4'436'710	566'938	16'225'836
Clé de répartition intercantonale	14.90%	14.90%	14.90%	14.90%	14.90%
Clé de répartition OPCTR	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%	50.00%
Part cantonale	448'188	387'865	330'535	42'237	1'208'825
Projets LHand (part cantonale)	-	-	142'000	-	142'000
Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	448'188	387'865	472'535	42'237	1'350'825

Le montant total à charge du canton sur la période 2013-2016 est de 1.350.825 francs. Par effet de démultiplication, ces indemnités d'investissement cantonales autoriseront des dépenses d'investissement en infrastructure pour plus de 31 millions de francs sur la ligne de la part de l'entreprise. Ce plafond pour le crédit-cadre contient 142.000 francs en raison de la participation LHand pour le matériel roulant.

6. POLITIQUE CANTONALE EN MATIERE DE TRANSPORTS

Conformément à la loi cantonale sur les transports publics, le canton de Neuchâtel a élaboré un plan directeur des transports en 2007. Le présent rapport est en parfaite adéquation avec les objectifs du plan directeur cantonal des transports dans la mesure où il soutient les valeurs de ce dernier.

6.1. Refus du RER neuchâtelois le 23 septembre 2012

En date du 23 septembre 2012, les citoyens neuchâtelois se sont prononcés sur le projet de RER dans le cadre d'une votation populaire. Ils ont refusé à 50,31% le RER neuchâtelois (et son TransRUN) qui leur était soumis. Cette décision, bien que capitale pour la politique cantonale en matière de transports, est sans effet sur le présent décret. Plusieurs raisons expliquent cet état de fait.

Premièrement, le réseau ferré actuellement en service doit être entretenu. La votation ne remet pas en question les lignes ferroviaires du canton Travers – Buttes, Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds, Le Locle – Les Brenets, La Chaux-de-Fonds – Glovelier, le Littorail entre Neuchâtel-Place Pury et Boudry et Neuchâtel – Berne.

Deuxièmement, le rehaussement et le prolongement des quais sur ces lignes doit être réalisé indépendamment du TransRUN et du RER. Il s'agit-là d'adaptations pour améliorer la desserte (accès facilité aux trains, augmentation de la capacité, etc.).

Troisièmement, la ligne principalement touchée par le RER neuchâtelois était la liaison Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Or cette ligne appartient au réseau CFF qui n'est pas touché par le présent projet de décret puisqu'il concerne uniquement les infrastructures des entreprises ferroviaires privées (TransN, CJ, BLS).

Quatrièmement, le développement des liaisons vers Berne est indépendant de la mise en œuvre du RER neuchâtelois. De plus, il constitue un axe d'amélioration de l'offre ferroviaire cantonale.

Finalement, l'assainissement des passages à niveau trouve sa justification dans des mesures de sécurité et se trouve donc sans lien avec le projet de RER refusé par le peuple.

6.2. La fusion des entreprises comme vecteur de la rationalisation dans la gestion des investissements

Il n'y aura pas d'incidence particulière de la fusion des entreprises TN/TRN concernant les investissements présentés dans le sens où les entreprises qui pilotent les projets ne sont pas directement en concurrence les unes avec les autres et que les projets d'investissement ne sont pas dépendants les uns des autres. Les projets répondent à des besoins identifiés et la récente fusion des entreprises cantonales ne laisse pas

supposer que des projets d'investissement sont à exclure ou ajouter. En revanche il est probable que les plans d'investissement soient fusionnés à la signature des conventions sur les prestations et que le versement des indemnités intervienne sur un seul compte pour les quatre lignes de l'entreprise fusionnée TransN.

Certaines synergies existaient antérieurement à la fusion et elles vont s'intensifier dans le cas présent. Les responsables anciennement en charge de l'infrastructure TN et TRN pourront se spécialiser dans leur domaine d'excellence. Des synergies et des économies seront éventuellement attendues suite à la mise en commun de l'outillage et des engins de chantier pour le renouvellement des voies.

6.3. Incidences sur les liaisons nationales et internationales

Le développement des connexions internationales de transport ferroviaire avec la France et le réseau européen constitue un point du programme de législation du Conseil d'Etat. Concernant les lignes nationales, les investissements planifiés permettent de garantir, à terme, le niveau de l'offre de transport actuel avec de menues adaptations.

7. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET SUR LES EFFECTIFS

7.1. Financement

Le projet de crédit-cadre présenté permet de garantir la substance de l'infrastructure du réseau de chemin de fer privé sur territoire neuchâtelois ainsi que d'améliorer le potentiel de la ligne ente Berne et Neuchâtel par des investissements d'extension (TRV et lignes internationales). **Les besoins financiers des entreprises identifiés au chapitre 5 se montent à 14.665.610 francs; le crédit d'investissement sollicité s'élève à 14.700.000 francs et couvre les besoins des entreprises sur la période 2013 à 2016.**

Tableau 11: *Crédit-cadre basé sur les besoins des entreprises (CHF)*

<i>Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand</i>	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Total 2013-2016
TransN (ex-TN)	520'000	415'000	515'000	700'000	2'150'000
TransN (ex-TRN)	1'240'000	1'040'000	1'578'333	1'540'000	5'398'333
BLS	2'624'780	2'222'352	600'240	319'080	5'766'452
CJ	448'188	387'865	472'535	42'237	1'350'825
Total	4'832'968	4'065'217	3'166'108	2'601'317	14'665'610

Au stade actuel, le projet de budget 2013 ne prévoit pas la tranche de paiement à même de répondre aux besoins identifiés pour les entreprises (soit 4,8 millions de francs). Cependant, au vu du caractère prépondérant de cet investissement, le Conseil d'Etat a décidé d'allouer de manière prioritaire le solde disponible qui découlera éventuellement de l'évaluation des dépenses d'investissements pour l'exercice en cours. Ainsi, selon les dernières estimations, un montant maximal de 2,3 millions de francs pourra être affecté en 2013 au financement du tunnel de Rosshäusern et à la sécurisation des passages à niveau dangereux. Le solde des besoins financiers de 2013 devra être compensé en

2014, 2015 et 2016. Le tableau 12 indique la planification financière retenue, compte tenu des besoins des entreprises et des contraintes budgétaires.

Tableau 12: Crédit-cadre adapté en fonction des décisions actuelles en matière budgétaire (CHF)

Crédit-cadre cantonal y compris projets LHand	Année de planification 2013	Année de planification 2014	Année de planification 2015	Année de planification 2016	Total 2013-2016
TransN (ex-TN)	0	415'000	515'000	700'000	1'630'000
TransN (ex-TRN)	0	1'040'000	1'578'333	1'540'000	4'158'333
BLS	0	2'222'352	600'240	319'080	3'141'672
CJ	0	387'865	472'535	42'237	902'637
<i>Budget 2013 probable et rattrapage*</i>	<i>2'300'000</i>	<i>844'322</i>	<i>844'323</i>	<i>844'323</i>	<i>4'832'968</i>
Total	2'300'000	4'909'539	4'010'431	3'445'640	14'665'610

* Rattrapage sur les années 2014-2016 des besoins financiers ne pouvant probablement pas être assurés par le budget 2013 (2.532.968 francs à rattraper).

Les projets financés à travers ce crédit-cadre seront activés et amortis sur les périodes prévues par l'ordonnance du DETEC (OCEC, RS 742.221).

7.2. Incidences financières sur le compte de fonctionnement

Les investissements qui seront réalisés figureront dans les comptes des immobilisations des entreprises de transport et engendreront des charges d'amortissement. Ces charges d'amortissement supplémentaires ne peuvent être assumées par les entreprises et sont financées par les commanditaires (cantons et Confédération). Les indemnités supplémentaires d'amortissements sur les années 2013-2016, pour le canton de Neuchâtel, ont été évaluées en tenant compte des besoins de financement exprimés par les ETC. Le tableau ci-dessous a été élaboré sur la base des offres de prestations et d'indemnisation des infrastructures. Celui-ci présente les incidences financières de telles dépenses d'investissement sur le compte de fonctionnement (compte 364400). A noter que les revenus des parts communales varient dans les mêmes proportions (462300).

Ces augmentations s'inscrivent dans les objectifs de la planification roulante 2014-2016 définis dans le rapport sur le redressement des finances (11.036).

Les dispositions en vigueur prévoient l'amortissement de ces actifs de l'Etat sur une période de 10 ans (compte 331000).

Tableau 13: Incidences financières des dépenses d'investissement sur le compte de fonctionnement (part cantonale); d'après les besoins d'investissement annoncés

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)		2012	2013	2014	2015	2016
Compte des investissements :						
	Dépenses (tranches annuelles)	0	4'833'000	4'066'000	3'167'000	2'602'000
[1]	Dépenses nettes	0	4'833'000	4'066'000	3'167'000	2'602'000
Compte de fonctionnement :						
	364400 Indemnités d'amortissement *		167'342	117'122	441'661	346'487
	331000 Amortissements (sur 10 ans)		0	483'300	889'900	1'206'600
	462300 Part communale, entrepr. de transports		-45'182	-31'623	-119'249	-93'551
[2]	Total charges nettes		122'160	568'799	1'212'313	1'459'535
Compte de financement :						
[3]	Solde [1] + [2] -amo.	0	4'955'160	4'151'499	3'489'413	2'854'935

* Ces montants sont les différentiels par rapport au niveau d'indemnité 2012 annoncés par les entreprises. Ils devront être ajustés en fonction des rattrapages à réaliser sur les années 2014-2016. Les parts communales suivent les indemnités d'amortissement dans les mêmes proportions.

Les indemnités d'amortissement supplémentaires (compte 364400) sont appelées à être corrigées en fonction de la réaffectation des projets d'investissement sur les années 2014-2016 (rattrapage). Cette réaffectation de projets ne pourra se concrétiser qu'en fin d'année 2012, lors des négociations avec les partenaires concernés. C'est à ce moment que pourra être calculée la répartition des indemnités d'amortissement sur la période.

7.3. Redressement des finances

Ce projet n'a pas d'impact significatif sur les objectifs en matière de redressement des finances et s'inscrit dans le cadre de la planification roulante 2014-2016. Les indemnités d'infrastructure à charge de l'Etat seront imputées à charge des comptes de fonctionnement et des comptes d'investissement dans le respect du processus budgétaire annuel.

7.4. Incidences financières sur les communes

Le crédit-cadre cantonal qui vous est soumis n'a pas d'incidence financière directe pour les communes, étant donné qu'elles ne contribuent pas au financement de l'infrastructure des chemins de fer privés. Les communes participeront toutefois indirectement à l'indemnisation servant à couvrir une partie des charges d'amortissement de l'infrastructure (compte 364400). En effet, la répartition de ces contributions d'investissement (amortissement) entre les communes et l'Etat figure aux articles 28 et 29 de la LTP. La participation supplémentaire des communes par rapport à 2012, selon les critères du "pot commun", s'élève à 290'000 francs pour la période 2013-2016.

7.5. Incidences sur les effectifs

L'incidence du présent crédit-cadre sur les effectifs peut être qualifiée d'inexistante. Les instruments de pilotage actuels sont suffisants et n'auront aucun impact sur les effectifs du service cantonal des transports.

8. VOTE DU GRAND CONSEIL

Selon l'article 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel, du 24 septembre 2000 (Cst. NE, RSN 101), 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.

Le projet de décret qui vous est présenté prévoit une dépense unique de plus de 5 millions de francs au sens du frein aux dépenses. Dès lors, la majorité qualifiée des trois cinquièmes est requise pour le vote du Grand Conseil sur cet objet.

9. 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 retenue 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.

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

Neuchâtel, le 17 octobre 2012

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
P. GNAEGI

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret
portant octroi d'un crédit de 14,7 millions de francs destiné
à couvrir la part du canton de Neuchâtel pour financer les
investissements d'infrastructures en faveur des chemins de fer
privés (TransN, 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 17 octobre 2012,

décède:

Article premier Un crédit de 14.700.000 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 2013 à 2016.

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 ¹Le présent décret est soumis à 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,

Fiches-objets des principaux projets (TransN; BLS, CJ)

TRANSPORTS PUBLICS NEUCHATELOIS SA	 <i>transN</i> <small>transports publics neuchâtelois</small>
PASSAGE À NIVEAU EVOLE	
Description/situation actuelle: PN sécurisé par des feux routiers depuis 1988 sans barrières - accès uniquement sur site TN.	
Motivations/buts/objectifs: Selon entretien du 31 mars 2011 avec des collaborateurs OFT, des barrières devraient être posées (1/4-barrières) à la sortie du dépôt et sur la piste de présélection à l'entrée.	
Solutions: Installation de 1/4-barrières.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement: CHF 215.000.- et 4.300.-/an de charges d'amortissement Le détail des coûts ne peut être qu'estimé actuellement, car les feux routiers sont intégrés dans une signalisation routière. La quittance des feux au rouge lors des passages des trains est transmise à l'installation ferroviaire. La Ville de Neuchâtel étudie actuellement une solution de giratoire à la place de la signalisation routière qui englobe aussi l'accès au site TN. A coordonner avec cet aménagement en cas de concrétisation. Le PN permet un accès routier uniquement sur le site des TN. Financement des travaux en 2014 par les TransN (contributions de tiers) à hauteur de 50%	
Date de réalisation prévue: Réalisation dossier PAP en 2013 / Travaux en 2014	
	

STATION DE LA PLACE PURY

Description/situation actuelle:

Infrastructure de gare qui date de 1988/90. Quais non surélevés.

Motivations/buts/objectifs:

Mise aux normes, notamment pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Quais prévus à 30 centimètres.

Solutions:

Mise à niveau des quais et raccordement des écoulements d'eau, raccordement de l'abri existant qui doit subsister.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement:

320.000 francs et 7200 francs/an de charges d'amortissement.

Date de réalisation prévue :

Procédure PAP en 2015 / Travaux en 2016.



**RENOUVELLEMENT COMPLET DE LA VOIE ET ASSAINISSEMENT CAISSON -
 PLACE PURY - PORT SERRIÈRES, KM 0.000 - 2.093**
Description/situation actuelle:

Voie datant de 1982-1983, voire 1990, UST 36, traverses bi-bloc, partiellement remise à neuf lors de travaux autoroutiers.

Motivations/buts/objectifs:

La voie démontre des signes de faiblesse et d'usure nécessitant son renouvellement. Problèmes d'évacuation des eaux.

Solutions:

Remplacement des rails, des traverses et du ballast. Pose de rail CFF I et de traverses béton monobloc ainsi que deux nouveaux branchements dans la voie principale à proximité du site de l'Evole (1 électrique et 1 talonnable).

Réalisation des travaux en 2012, 2013, 2017, 2018 et 2019.

Assainissement des drainages et raccordement aux dépôts.

2012: km 0.728-1.228

2013: km 0.100-0.500

2017: km 0.500-0.728 + 1.728-2.000

2018: km 1.228-1.728

2019: km 0.000-0.100

Montant de l'investissement et taux d'amortissement :

2.080.000 francs dont 450.000 francs sur la période 2013-2016

Décapitalisation de 250.000 francs (voie à la station de la Place Pury 1990) entièrement amortis.

Nouveaux amortissements de 20.000 francs dès mi-2012;

de 18.000 dès mi-2013;

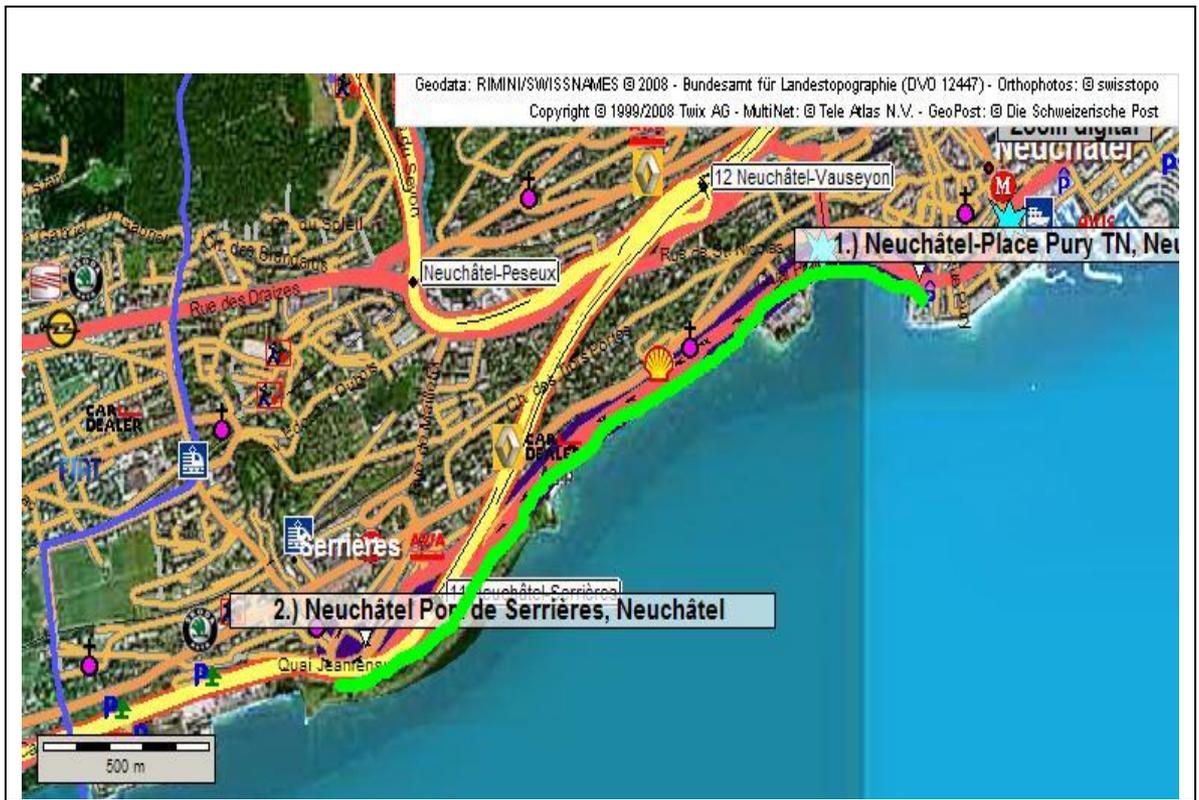
de 18.000 dès mi-2017;

de 22.000 dès mi-2018;

de 5200 dès mi-2019.

Date de réalisation prévue:

2013.



GARE DE FLEURIER**Description/situation actuelle:**

Infrastructures (voies, lignes de contact, installations de sécurité et quais) obsolètes et insatisfaisantes pour l'OCF et la LHand.

Motivations/buts/objectifs:

Sécurisation de l'occupation des voies, possibilité de croisement des trains. Amélioration du confort, de l'attractivité et de la sécurité.

Les tâches d'entretien et d'exploitation seront allégées. En abordant le renouvellement de l'infrastructure dans sa globalité et en profitant de standardiser les appareils de voie, on générera également une économie estimée entre 120 et 150.000 francs/an.

Solutions:

Simplification du plan de voies afin de l'adapter à la disparition du trafic marchandises. Démolition de la halle marchandises et renouvellement des IS, en particulier des 6 PN de Fleurier.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement

11,9 millions dont 2,8 millions en 2013. Le taux d'amortissement est entre 2% et 4% par année.

Date de réalisation prévue:

Approbation OFT estimée à 2012. Début d'exécution en 2012 si possible et fin des travaux en 2013.

Le projet a pris du retard, de nombreuses difficultés techniques étant apparues en cours d'étude. De plus, une exigence du canton de prévoir des quais d'une longueur de 150 mètres a conduit à une nouvelle étude du tracé des voies.

Suite à celle-ci, il est apparu qu'un élargissement du Pont-sur-le Buttes était indispensable au déploiement d'un tracé conforme à l'Ordonnance. La rénovation du pont était prévue à moyen terme mais au vu des circonstances la décision d'effectuer ces travaux dans le cadre de la reconstruction de la gare de Fleurier est incontournable.



GARE DE MÔTIERS**Description/situation actuelle:**

Le champ de voies n'est plus adapté à la situation actuelle du trafic.
Ancienneté des installations de sécurité et des voies. Suppression d'un PN non sécurisé, TED 5589, km 6.420.

Motivations/buts/objectifs:

Mise en conformité et réduction des frais d'entretien et d'exploitation.

Solutions:

Adaptation de la hauteur des quais + Simplification du champ de voies suite à la disparition du trafic marchandises + Renouvellement des IS compatibles avec le concept de la télécommande depuis la gare de Fleurier.

La gare, en courbe, pose de sérieux problèmes. Le projet comportant entre autres l'assainissement d'un PN, il devra en partie être réalisé pour fin 2014.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement:

3,3 millions avec un taux d'amortissement entre 2% et 4%.

Date de réalisation prévue:

2014 à 2015.



ASSAINISSEMENT DE 7 PASSAGES À NIVEAU (LIGNE TRAVERS-BUTTES)**Description/situation actuelle:**

7 PN doivent être assainis entre Travers et Buttes. Les processus d'approbation des plans sont en cours.

Motivations/buts/objectifs:

Augmentation de la sécurité aux croisements rail-route. Mise en conformité avec la loi.

Solutions:

Barrières, route de détour ou autre système de sécurité.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement:

900.000 francs dont 400.000 de participation des communes. Le taux d'amortissement est de 4%.

Date de réalisation prévue:

2013 à 2014.



TED 5581 Km 4.443, Agricole



TED 5600 Km 11.565, Les Sugis



TED 5591 Km 6.752 et TED 5592 Km 7.216, Agricoles 1 à fermer



TED 5584 Km 5.289, Agricole "Le Marais"



TED 5592 Km 8.035, Val Fleuri



TED 5602 Km 11.702, Orsat, route de détour.

EUROZUB/ ETCS LEVEL 1- MISE EN ŒUVRE NOUVEAU SYSTÈME DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE
Description/situation actuelle:

Il existe 20 systèmes de sécurité différents sur le réseau ferré européen. A l'avenir, ces systèmes doivent être remplacés par un système commun dénommé ETCS (European Train Control System).

L'Office fédéral des transports (OFT), conformément à l'article 42 de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF), a souhaité que le nouveau système de sécurité utilisé à l'avenir soit le système ETCS.

L'augmentation du trafic ferroviaire entraîne également une augmentation du risque d'accidents. Le système actuel de protection des trains, Integra Signum, ne suffit plus à protéger efficacement les points névralgiques du réseau BLS. Les tronçons BLS sont adaptés par étape selon le plan de mise en œuvre défini en 2008.

Motivations/buts/objectifs:

- Uniformisation des systèmes de sécurité pour améliorer l'interopérabilité.
- Amélioration de la sécurité et de la capacité du réseau.

Solutions:

- Remplacement des composantes du système Signum Integra par les composantes ETCS:
- Amélioration de la sécurité en avec le dispositif d'arrêt automatique des trains EuroZUB-P44.
- Préparation à la migration vers le système ETCS.

Montant de l'investissement:

5,6 millions de francs.

Date de réalisation prévue:

2013 à 2016.



ROSSHÄUSERN – MAUSS: EXTENSION DE LA DOUBLE VOIE AVEC NOUVEAU TUNNEL
Description/situation actuelle:

La capacité de la ligne Berne–Neuchâtel est insuffisante du fait de la présence de nombreuses sections à voie unique. Le Conseil fédéral a défini cette dernière comme élément du raccordement de la Suisse au réseau ferré à grande vitesse (RGV) et a annoncé des crédits en vue de cette réalisation. C'est ainsi que la section Rosshäusern–Mauss a été détectée comme goulet d'étranglement pour la circulation du TGV. Les cantons soutiennent également cette extension dans la mesure où il bénéficiera également au trafic régional.

La construction d'un nouveau tunnel à double voie à Rosshäusern évitera de devoir procéder, à partir de 2010, à la coûteuse rénovation de l'ancien tunnel, et permettra également de rectifier le tracé de cette section de ligne riche en courbes serrées.

Motivations/buts/objectifs:

- Réalisation du concept de raccordement au RGV (croisements sur le tronçon).
- Réalisation des concepts d'offre pour le trafic régional.
- Augmentation de la capacité de la ligne BN.
- Réduction de temps de parcours de la ligne BN.
- Augmentation de la stabilité de l'horaire de la ligne BN.

Solutions:

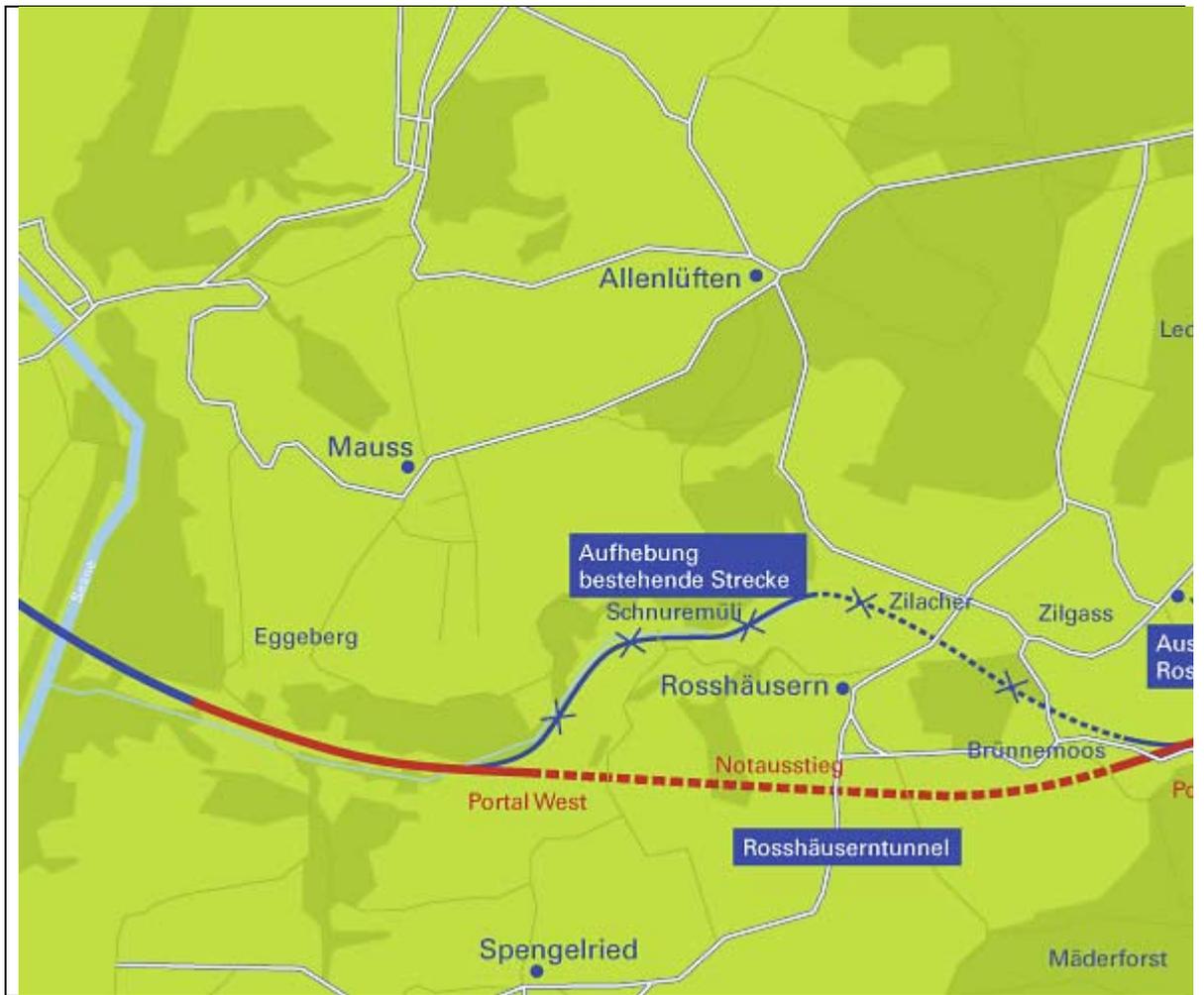
- Reconstruction d'un tunnel à double voie à Rosshäusern, selon un tracé raccourci et optimisé (double voie Rosshäusern – Mauss).
- Adaptation / renouvellement des installations de voie, de sécurité et de la ligne de contact.
- Suppression du tronçon existant, y compris la technique ferroviaire.
- Maintenance en état du tunnel existant.

Montant de l'investissement:

192.100.000 francs (+/- 10%).

Date de réalisation prévue:

2013 à 2016.



**ANET- CHAMPION-ZIHLBRÜCKE:
2ÈME ÉTAPE DE DOUBLEMENT DE VOIE LE BOIS DE FANEL- ZIHLBRÜCKE**

Description/situation actuelle:

L'offre planifiée des RE entre Berne - Neuchâtel du RER bernois et des trains régionaux entre Fribourg – Neuchâtel nécessite un croisement des trains sur le tronçon entre Anet et Zihlbrücke.

La première étape de doublement de voie Anet- Le bois de Fanel est exploitée depuis 2008. La deuxième étape a été planifiée plus tard en raison des difficultés liées à la traversée de la réserve naturelle du bois de Fanel.

Motivations/buts/objectifs:

Ce doublement de voie entre le bois de Fanel et Zihlbrücke permettra d'améliorer la stabilité de l'horaire et des correspondances de la ligne S5 Berne-Neuchâtel et de la ligne régionale Fribourg-Neuchâtel.

- Doublement de voie continu Anet-Champion-Le bois de Fanel-Zihlbrücke.
- Stabilité accrue de l'horaire.
- Amélioration de la vitesse d'exploitation entre Berne et Neuchâtel et diminution des temps de parcours.
- Amélioration des prestations sur la ligne Berne – Anet- Neuchâtel.

Solutions:

- Doublement de voie par le bois de Fanel.
- Passages pour animaux sauvages.

Montant de l'investissement:

13.500.000 francs.

Date de réalisation prévue:

De 2011 à 2013.



**ST-BLAISE - NEUCHÂTEL
RENOUVELLEMENT PARTIEL DU TUNNEL DE CHAMPRÉVEYRES ET DE LA
SUPERSTRUCTURE**

Description/situation actuelle:

Suite aux études de planification des travaux de renouvellement de la superstructure entre St-Blaise et Neuchâtel il a été identifié que le ballast ne reposait pas sur un sol assez stable. Une excavation de la roche dans le tunnel de Champréveyres était nécessaire. Les travaux de renouvellement de la superstructure vont être entrepris mais aussi un agrandissement du profil d'espace libre du tunnel pour permettre à futur la circulation de trains à deux étages (PEL 2). Des synergies sont possibles en réalisant ces travaux en même temps.

Motivations/buts/objectifs:

- Améliorer le drainage.
- Agrandir le profil d'espace libre à PEL2.
- Assurer la conservation de la solidité de la structure de l'ouvrage.
- Maintenir la substance de l'infrastructure.
- Tirer profit des synergies avec le renouvellement de la superstructure.

Solutions:

- Renouvellement de la superstructure km 39.837 – km 40.483, y compris renouvellement partiel du tunnel de Champréveyres.
- Assainissement ou remplacement des parties endommagées de la voûte du tunnel.
- Adaptation de la ligne de contact à la hauteur minimale de 4.9 mètres.
- Renouvellement des installations d'écoulement des eaux.
- Construction d'un couloir pour les câbles.

Montant de l'investissement et taux d'amortissement:

6.570.000 francs.

Date de réalisation prévue:

2012 à 2014.



Les Chemins de fer du Jura	 Chemins de fer du Jura
GARE LE NOIRMONT	
Description/situation actuelle: Quai voyageurs: bordures usagées, hauteur pas adaptée à la LHand, pas de marquise. Superstructure usagée. Infrastructure : pas de coffre de voie. Gare dangereuse pour les voyageurs. Installations de sécurité sont vieilles, elles ont plus de 40 ans. Les voies ne sont pas isolées.	
Motivations/buts/objectifs: Amélioration du confort et de la sécurité pour les voyageurs. Améliorer l'image de marque de l'entreprise. Mise en conformité du quai selon la LHand. Télécommande de la gare.	
Solutions: Adaptation des voies afin de créer des nouveaux quais voyageurs (selon LHand; h=+35 cm). Création de marquises. Renouvellement total des voies et des branchements. Création d'un nouveau bâtiment de gare. Réfection de la place de la gare. Création d'un nouveau quai pour le chargement du bois. Prolongement du passage inférieur existant. Création de nouvelles installations de sécurité. La modification des voies implique la mise en place d'une nouvelle ligne de contact.	
Montant de l'investissement et taux d'amortissement: 22 million de francs.	
Date de réalisation prévue: Réalisation principale des travaux en 2013 et 2014.	



Les Chemins de fer du Jura	 Chemins de fer du Jura
MISE EN SITE PROPRE LA CHAUX-DE-FONDS	
<p>Description/situation actuelle:</p> <p>Le projet prévoit la réfection complète du tronçon urbain à La Chaux-de-Fonds. La gare de La Chaux-de-Fonds-Est doit également être mise en conformité avec les normes et besoins actuels. Le pont de l'Hôtel-de-Ville doit être assaini (voir fiche).</p>	
<p>Motivations/buts/objectifs:</p> <p>L'entrée à La Chaux-de-Fonds (tronçon entre la halte de La Chaux-de-Fonds-Est et la gare de La Chaux-de-Fonds) se fait actuellement sur les rues du Crêt et du Manège en circulation de type tramway, sur le domaine routier.</p> <p>Cette situation présente de nombreux risques d'accident, la sécurité n'est pas suffisante pour assurer de bonnes conditions d'exploitation, ce qui induit régulièrement des frais suite à des accidents matériels et beaucoup de stress auprès du personnel CJ.</p> <p>Vu les planifications en cours, des améliorations d'horaire sont nécessaires (temps de parcours et stabilité). Par la mise en site réservé, la vitesse des trains peut être augmentée de 25 km/h (actuellement) à 40 km/h.</p> <p>Parallèlement, la commune étudie l'assainissement complet des rues du Crêt et du Manège. Aussi, il s'agira d'assainir le tronçon quant au bruit des trains. Pour cela, la voie doit être refaite avec une infrastructure adaptée.</p>	
<p>Solutions:</p> <p>De nombreux projets ont été évalués, étudiés comme une mise en souterrain ; mais leur coût est trop important par rapport aux moyens financiers des acteurs concernés. L'objectif de l'entreprise est une mise en site propre, mais cela induit une refonte des flux de la circulation automobile dans les rues concernées.</p> <p>La solution retenue, élaborée en collaboration avec les travaux publics de la commune permet un partage des flux de trafic en créant un site réservé au chemin de fer.</p> <p>La ville entreprend également la réfection des rues et du pont de l'Hôtel-de-Ville. Le calendrier commun prévoit la réalisation des travaux en 2015.</p>	
<p>Montant de l'investissement et taux d'amortissement:</p> <p>2.500.000 francs avec un taux d'amortissement de 2%.</p>	
<p>Date de réalisation prévue:</p> <p>2015.</p>	



Tronçon considéré – longueur env. 650 m

Les Chemins de fer du Jura



Les Chemins de fer du Jura	 Chemins de fer du Jura
CENTRE DE GESTION FERROVIAIRE UNIQUE À TRAMELAN	
<p>Description/situation actuelle:</p> <p>En 2013, la gare du Noirmont devrait être télécommandée par le centre de gestion amenant une économie de trois à quatre agents. Il restera en service les gares de Tramelan (237), de Saignelégier (236) pour le réseau à voie étroite des CJ.</p> <p>Par la suite, ce nouveau centre de gestion reprendra les télécommandes des gares de Tramelan et de Saignelégier avec des nouvelles économies de personnel.</p>	
<p>Motivations/buts/objectifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la sécurité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire. - Amener le réseau ferroviaire à un niveau technique pour l'exploitation. - Economie de personnel (3 à 4 agents) en regroupant la gestion des trains de Tramelan et de Saignelégier dans un centre unique. - Assurer de nouvelles exigences sécuritaires (contact avec les autorités de police et de secours, alarme automatique de La Roche, formation des agents). - Simplification des procédures nécessaires à l'exploitation. 	
<p>Solutions:</p> <p>Aménagement d'un centre de gestion au premier étage de la gare de Tramelan. La division de l'exploitation a déménagé de Tavannes à Tramelan dans ce but.</p>	
<p>Montant de l'investissement et taux d'amortissement:</p> <p>1.850.000 francs avec un taux d'amortissement de 2%.</p>	
<p>Date de réalisation prévue:</p> <p>2013 à 2016.</p>	

Projet de convention sur les prestations 2013-2016

Convention sur les prestations

vu l'article 49, alinéa 1 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF),

l'Office fédéral des transports (OFT)
3003 Berne,

le canton de Neuchâtel

et

le gestionnaire d'infrastructure TransN SA

conviennent:

Convention sur les prestations entre la Confédération suisse, le canton de Neuchâtel et le gestionnaire d'infrastructure TransN SA, applicable aux années civiles 2013 à 2016

Préambule:

¹La présente convention sur les prestations fixe les objectifs et les prestations élaborés en commun pour les années 2013 à 2016 par la Confédération et le canton de Neuchâtel (ci-après les «commanditaires») d'une part, et le gestionnaire d'infrastructure TransN SA (ci-après «l'entreprise») d'autre part.

²Les objectifs pluriannuels et la nette séparation des compétences entre les commanditaires et l'entreprise doivent permettre des prises de décisions entrepreneuriales efficaces dans un cadre fiable.

³Dans la présente convention, les commanditaires commandent également les prestations nécessaires au maintien et au développement de l'infrastructure. Les fonds fédéraux indispensables au financement des prestations d'infrastructure commandées sont mis à disposition au titre d'un crédit d'engagement pour les années 2013 à 2016.

Le canton de XY assure au plus tard d'ici à la fin de 2012 ses parts de financement par un décret contraignant, autorisant un crédit pour les années 2013 à 2016 selon les modalités ci-après [répéter pour chaque canton ou résumer de manière appropriée]

⁴Les dispositions pour le transport de marchandises et l'accès au réseau sont de nature préventive et sont applicables aussitôt et pour autant que des intéressés se manifestent pour de telles prestations.

Section 1 Objectif, bases légales et conditions cadres.

Art. 1 Objet

¹La présente convention fixe de manière contraignante, au sens de l'art. 20 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF; RS 742.120) l'offre de prestations et l'indemnisation du secteur Infrastructure de l'entreprise pour les années 2013 à 2016.

²L'offre de prestations se base sur l'offre contraignante et dûment signée de l'entreprise, datée du [JJ.MM.AAAA]. Cette offre contient les informations suivantes:

- a. une description qualitative et quantitative de l'offre de prestations et de son adéquation à l'évolution du marché;
- b. une planification à moyen terme et un plan d'investissement portant sur quatre ans;
- c. les indicateurs de mesure des prestations pour les années 2013 à 2016 calculés d'après la planification à moyen terme;
- d. les justifications pour les écarts par rapport aux planifications antérieures et aux derniers comptes annuels.

³Si certaines dispositions de la présente convention sur les prestations et de ses annexes, indiquées à l'art. 32, contredisent le contenu de l'offre selon l'al. 2, les dispositions de la présente convention sont prioritaires sur l'offre.

Art. 2 Bases légales

Les principales bases légales applicables sont:

- a. la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101) ainsi que, à titre subsidiaire, la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV) et le code des obligations (CO; RS 220);
- b. l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF; RS 742.120);
- c. l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR; RS 742.101.2);
- d. l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF; RS 742.122);
- e. les dispositions d'exécution du 7 juin 1999 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (DE-OARF; RS 742.122.4);
- f. la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu; RS 616.1);
- g. la loi fédérale du 16 décembre 1994 sur les marchés publics (LMP; RS 172.056.1);
- h. l'ordonnance du 11 décembre 1995 sur les marchés publics (OMP; RS 172.056.11);
- i. l'accord intercantonal du 25 novembre 1994/15 mars 2001 sur les marchés publics (AIMP);
- j. l'ordonnance du DETEC du 18 janvier 2011 sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC; RS 742.221);
- k. la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand; RS 151.3);
- l. l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand; RS 151.34);
- m. l'ordonnance du DETEC du 22 mai 2006 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand; RS 151.342);

n. l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF; RS 742.141.1)

Art. 3 Critères déterminants

Les critères déterminants essentiels pour fixer les prestations des deux parties à la convention sont les suivants:

- a. prix du sillon, dont le montant est déterminé par l'OARF et par les DE-OARF, révisées au 1^{er} janvier 2013. Pour la durée de la présente convention sur les prestations, les contributions de couverture sont les suivantes:
 1. trafic régional de voyageurs: 8% des produits du secteur,
 2. trafic voyageurs longues distances: sous réserve de la modification de la concession, 13 % des produits du secteur (conformément à la concession de trafic longue distances n° 584 des CFF),
 3. trafic marchandises: 0%;
- b. autres critères financiers:
 1. Courant alternatif: coût d'acquisition du courant de traction 16,7 Hz fournis par CFF Infrastructure: 11 centimes/kWh (à partir de la sous-station),
 2. Courant continu: l'approvisionnement en énergie des entreprises de transport ferroviaire (ETF) ne doit pas causer de coûts non couverts dans le secteur Infrastructure. Si les recettes ne suffisent pas, il y a lieu de présenter à l'OFT, à temps et au préalable, une demande d'autorisation d'un prix d'énergie différent de celui fixé dans les DE-OARF (art. 1, al. 2, DE-OARF),
 3. les taux de calcul du prix du sillon sont valables pour toute la durée de validité de la présente convention. Les détails relatifs au calcul du prix du sillon et les mesures d'économie d'énergie doivent être attestés au moyen d'un tableau mis à disposition par l'OFT (annexe 6);
- c. autres critères:

La caisse de pensions de l'entreprise fait état d'un taux de couverture de XX % au 31 décembre 2011. Vu les conditions-cadre actuelles, le financement des rentes et l'augmentation du taux de couverture à 100% dans un délai de XX années sont garantis sans que des mesures d'assainissement supplémentaires soient nécessaires. Le conseil de fondation décide de mesures paritaires d'assainissement en cas d'insuffisance de couverture déterminante inférieure à 90%. Aucune mesure n'a été introduite ni prévue eu égard à la situation à la fin de 2012.

Art. 4 Etendue des financements

¹ Par le biais de la présente convention, les commanditaires allouent:

- a. des ressources financières pour l'indemnisation des coûts non couverts prévus pour les années 2013 à 2016, y compris les amortissements de l'infrastructure ferroviaire de l'entreprise, conformément à la définition de l'art. 62, al. 1, LCdF, de même que
- b. des prêts sans intérêts, remboursables sous condition, pour le financement d'investissements destinés à l'adaptation aux exigences du trafic et de la technique.

² Les autres investissements seront réalisés soit par une réglementation explicite dans la présente convention, soit par un financement spécial des commanditaires. Les financements spéciaux (p. ex. fonds FTP et fonds d'infrastructure, moyens financiers octroyés en vertu de la LHand) ne font pas partie de la présente convention.

³ L'art. 12 est déterminant pour la délimitation détaillée de l'infrastructure.

Section 2 Objectifs qualitatifs et quantitatifs.

Art. 5 Garantie d'un haut niveau de sécurité

¹ L'entreprise adapte constamment son niveau de sécurité aux développements des règles et normes prescrites dans le domaine ferroviaire et à tous les risques liés à l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire moderne. Lorsqu'elle a le choix entre plusieurs variantes, elle optera pour la solution la plus avantageuse aux niveaux financier et économique.

² Le programme d'assainissement des passages à niveau doit être achevé de sorte que ceux-ci soient tous conformes à la loi à la fin de 2014 (selon le délai prescrit par la loi). L'absence d'accords de financement de tiers ne doit pas entraîner le dépassement de ce délai. Le cas échéant, les parts de financement de tiers doivent être avancées puis réglées a posteriori et attestées dans le rapport annuel visé à l'art. 24, al. 4.

³ L'entreprise prend acte du fait que l'OFT prendra des sanctions à partir de 2015 en ce qui concerne les tronçons comprenant des passages à niveau qui ne satisfont pas aux exigences de l'art. 37 ss OCF (p. ex. réduction de la vitesse).

⁴ L'entreprise adapte son système de gestion de la sécurité aux prescriptions de la directive sécuritaire UE de sorte qu'elles soient tout à fait respectées.

⁵ L'entreprise fixe ses priorités de manière à garantir un haut niveau de sécurité en fonction de sa marge de manœuvre financière, notamment:

- a. en garantissant un haut degré de protection contre les collisions de trains et les déraillements;
- b. en prenant, dans le cadre de programmes de maintien de l'infrastructure, des mesures de sécurité dans les tunnels pour atteindre un standard technique reconnu, exigé par l'OFT;
- c. en augmentant la sécurité des accès et des zones d'attentes des quais, dans le cadre des nouvelles constructions et lors de transformations;
- d. en garantissant un haut degré de sécurité au travail du personnel.

Art. 6 Garantie de la capacité du réseau

L'entreprise garantit par des mesures appropriées la capacité maximale du réseau et des installations tout en maintenant leur rentabilité. Elle contribue ainsi à atteindre les objectifs suivants:

- a. intégrer sans discrimination les entreprises de transport ferroviaire (ETF) qui circulent régulièrement sur le réseau de l'entreprise dans la planification du dimensionnement des installations;
- b. garantir une grande disponibilité des installations et un trafic aussi stable que possible;
- c. garantir une qualité adéquate au niveau des arrêts;
- d. tenir les délais de mise en œuvre de la LHand au sujet des systèmes d'information des clients (d'ici à la fin de 2013), des constructions et d'autres installations de l'infrastructure (d'ici à la fin de 2023).

Art. 7 Utilisation optimale des capacités et accès non discriminatoire au réseau

¹ L'entreprise fournit au service d'attribution des sillons toutes les informations nécessaires à une attribution optimale des capacités. Elle assure une attribution optimale des sillons à toute ETF intéressée.

² Elle publie sur Internet les paramètres techniques des installations d'infrastructure qui sont pertinents pour l'accès au réseau et pour l'occupation des tronçons conformément à l'horaire du réseau en vigueur.

Art. 8 Amélioration de l'interopérabilité

¹ S'agissant du sous-système composé du pilotage, des équipements de sécurité et de la signalisation des trains, les dispositifs d'arrêt automatique au sol SIGNUM et ZUB 121 sont remplacés par EuroZUB, EuroSignum et ETCS Level 1 Limited Supervision (LS). La stratégie de l'OFT prévoit, dans un premier temps, la migration du réseau à voie normale vers l'ETCS Level 1 LS (à l'exception des tronçons à crémaillère et des tronçons équipés de l'ETCS Level 2). Les adaptations ad hoc doivent être effectuées d'ici à la fin de 2015 pour les axes nord-sud et d'ici à la fin de 2017 pour le reste du réseau à voie normale.

² Lors du développement de son réseau à voie métrique, l'entreprise veillera à permettre l'utilisation de profils de roues qui répondent aux normes de l'Union des transports publics et à choisir un profil d'espace libre A conforme à l'art. 18 des dispositions d'exécution du 15 décembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF; RS 742.141.1).

³ Lors du développement de son réseau à voie métrique, l'entreprise veille à permettre l'utilisation de profils de roue C et à choisir un profil d'espace libre C conforme à l'art. 18 DE-OCF.

⁴ Pour améliorer la communication entre ses propres services d'intervention d'une part et ceux des autorités et des organisations de sauvetage et de sécurité d'autre part, l'entreprise équipe ses tunnels conformément aux prescriptions de la directive de l'OFT du 10 août 2009 sur les exigences de sécurité pour les tunnels ferroviaires existants, afin qu'ils puissent être pourvus des réseaux cantonaux POLYCOM.

Art. 9 Augmentation de la productivité

¹ L'entreprise augmente la productivité de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure pour garantir une utilisation optimale des subventions allouées par les commanditaires. Les mesures visant à augmenter le rendement énergétique sont prioritaires.

² Elle prend toutes ses décisions d'investissement en visant l'optimisation des coûts d'investissement et des coûts subséquents pour l'infrastructure et les transports (analyse du coût du cycle de vie).

³ [Entreprises qui ont opté pour une structuration par tronçons] L'entreprise assure la transparence vis-à-vis des commanditaires en présentant des comptes séparés pour le secteur Infrastructure ainsi que chaque tronçon et nœud de son réseau, dans la mesure où rien d'autre n'a été convenu.

⁴ L'entreprise veille à ce que sa gestion de l'infrastructure puisse optimiser l'utilisation de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire suisse. L'entreprise cherche notamment à collaborer avec d'autres gestionnaires de l'infrastructure afin de procéder ensemble aux acquisitions de matériel, à la conclusion de contrats d'entretien et à l'approvisionnement en énergie.

⁵ L'entreprise contribue également à une utilisation durable et efficace des ressources, notamment afin d'augmenter le rendement énergétique et de réduire la pollution de l'environnement.

⁶ Dans tous les domaines sécuritaires (sûreté, sécurité), l'entreprise étudie des mesures réalisables à moindres frais à long terme et les met en œuvre sans compromettre globalement le haut niveau de sécurité.

Section 3 Description des prestations à fournir.

Art. 10 Principes de la commande d'infrastructure

¹ Les coûts non couverts planifiés (exploitation et amortissement) pour les années 2013 à 2016 conformément à l'offre visée à l'art. 1 servent de base pour le calcul des indemnités d'infrastructure. Les adaptations ultérieures de la planification financière n'ont aucun effet sur le montant de ces indemnités.

² Aux termes de l'art. 49, al. 1, LCdF, les commanditaires financent en commun l'infrastructure ferroviaire. Le calcul des parts s'effectue sur la base de l'OPCTR et de la clé de répartition intercantonale. Les parts apparaissent dans les annexes 1 à 3.

Art. 11 Tronçons et nœuds à exploiter

¹ L'infrastructure à exploiter par l'entreprise aux termes de la présente convention (tronçons et nœuds) figure aux annexes 1 à 3.

² La commande des prestations par les commanditaires comprend l'exploitation, l'entretien, le renouvellement et le développement ou l'extension de l'infrastructure conformément à l'art. 62 LCdF et conformément aux annexes 1 à 3, pour les années 2013 à 2016.

³ La planification des travaux d'extension et d'entretien est axée sur les besoins. L'entreprise définit ces travaux en accord avec les ETF conformément aux dispositions sur l'accès au réseau.

⁴ L'entreprise entretient les voies de débord en service au 1^{er} janvier 2013. Seules les voies qui ne seront plus utilisées dans un proche avenir ou dont la maintenance est très onéreuse peuvent être fermées. Les commanditaires doivent être informés à l'avance de tout projet de fermeture.

⁵ L'entreprise peut exploiter d'autres tronçons sur mandat de tiers. L'indemnisation perçue pour l'exploitation de ces tronçons ne fait pas l'objet de la présente convention.

Art. 12 Etendue des prestations commandées

¹ Les prestations suivantes ne doivent occasionner aucun coût direct ni indirect non couvert au secteur Infrastructure de l'entreprise dans le cadre de la présente convention:

- a. distribution de titres de transport;
- b. construction, exploitation et entretien d'installations de production de courant;

- c. construction, exploitation et entretien d'installations d'alimentation en eau et en électricité à 50 Hz, dans la mesure où les besoins propres sont couverts;
- d. investissements, entretien et exploitation de l'infrastructure des systèmes d'information des clients, qui vont au-delà des normes à élaborer avec les commanditaires et qui ne concernent pas la plate-forme d'information centrale définie à l'al. 2, let. e;
- e. construction et exploitation de terminaux pour le transport combiné. Le financement par la présente convention est néanmoins possible tant qu'aucun subventionnement avec des ressources selon l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa; RS 740.12) n'a été convenu;
- f. construction et exploitation de voies de raccordement. Le financement par la présente convention est néanmoins possible tant qu'aucun subventionnement avec des ressources selon l'ordonnance du 26 février 1992 sur les voies de raccordement (OVR; RS 742.141.51) n'a été convenu et que l'installation soit ouverte à l'accès au réseau;
- g. prestations de service (conformément à l'art. 23, OARF) pour les ETF;
- h. reprise partielle de tâches (coûts) qui ne sont pas en rapport avec le secteur Infrastructure;
- i. financement préalable d'investissements.

²Les prestations suivantes fournies en faveur de l'infrastructure ferroviaire suisse font l'objet d'une commande centralisée auprès de CFF Infrastructure selon la convention de prestations avec les CFF. Elles ne sont pas à fournir par les autres entreprises et ne seront pas indemnisées par les commanditaires. Les CFF continuent à effectuer le décompte des coûts directs uniquement. L'OFT veille à ce que ces prestations soient fournies d'une manière non discriminatoire:

- a. établissement de l'horaire annuel des lignes gérées par le service d'attribution des sillons;
- b. fourniture et développement des instruments de planification (NeTS) pour la planification de l'horaire;
- c. établissement de l'horaire officiel pour tous les transports publics et du recueil public de l'horaire;
- d. planification des capacités à moyen et à long terme pour le réseau à voie normale (y compris les projets à financement spécial);
- e. exploitation d'une plate-forme d'information centrale pour l'information de la clientèle;
- f. fourniture des prestations de gestionnaire du système ETCS pour le réseau à voie normale;
- g. fourniture et offre de prestations du réseau GSM-R en tant que gestionnaire du système pour tout le réseau ferré suisse;
- h. construction, exploitation et entretien de sous-stations et de groupes convertisseurs de fréquences nécessaires à l'alimentation du réseau à voie normale en courant de traction;
- i. responsabilité de la planification du réseau dans toute la Suisse et responsabilité de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des installations d'alimentation en courant de traction 132 kV/16,7 Hz pour le réseau à voie normale.

Section 4 Allocation des parts annuelles.

Art. 13 Indemnisation de l'exploitation

Les commanditaires allouent à l'entreprise les contributions d'exploitation définies à l'art. 16 pour les années 2013 à 2016 (indemnisation de l'exploitation de l'infrastructure).

Art. 14 Contributions d'investissement

¹ Les commanditaires allouent à l'entreprise, pour les années 2013 à 2016, les contributions définies à l'art. 16 destinées aux amortissements, y compris les amortissements directs ainsi que les prêts sans intérêts remboursables sous condition mentionnés dans la même disposition.

² L'écart entre la planification/réalisation des amortissements et des coûts d'exploitation entraîne un bénéfice ou un déficit par secteur, qu'il convient de comptabiliser conformément à l'art. 67 LCdF. Toutefois, il y a lieu d'utiliser toute l'indemnité d'amortissement pour les investissements d'infrastructure.

Art. 15 Affectation des contributions d'investissement

¹ Les contributions d'investissement servent en premier lieu à maintenir l'infrastructure de l'entreprise en bon état et à l'adapter aux exigences du trafic et de la technique. Les commanditaires financent ainsi, pour les années 2013 à 2016 et en faisant appel à des contributions de tiers, les investissements des entreprises d'infrastructure concessionnaires, afin d'augmenter la sécurité, la rentabilité ainsi que la performance, assurant ainsi à long terme l'exploitation du réseau concerné.

² Les contributions des commanditaires sont fondées sur les données financières et les délais figurant dans la planification à moyen terme sur quatre ans ainsi que dans la liste des investissements de première priorité de l'entreprise. [Variante] Les projets ci-après, qui n'ont pas encore fait l'objet d'un projet de mise à l'enquête approuvé, sont soumis à la réserve de l'approbation par les commanditaires préalablement à leur réalisation et de la disponibilité des crédits nécessaires: (liste des projets concernés)

³ La liste des objets de la planification à moyen terme des investissements est contraignante. Le plan des investissements doit être actualisé annuellement. Les adaptations des listes des objets et des priorités ainsi que l'anticipation du début des travaux conformément à l'art. 26, LSu, sont soumises à l'approbation écrite de tous les commanditaires. Sont exclus de cette disposition les nouveaux objets attribuables aux rubriques globales Renouvellement de la superstructure, Ligne de contact, Installations de barrières et installations de signaux à feux clignotants, Sous-station/redresseur de courant, Véhicule de service, Biens meubles et Rehaussement de quais qui répondent aux prescriptions de la LHand.

Art. 16 Plafond de dépenses pour l'infrastructure de l'entreprise

¹ La commande d'infrastructure prévue dans la présente convention repose sur un plafond de dépenses défini pour les années 2013 à 2016 selon le tableau ci-dessous. Les fonds seront utilisés conformément à l'offre de planification à moyen terme du [JJ.MM.AAAA]. Les modalités d'attribution aux tronçons ou groupes de tronçons respectifs figurent aux annexes 1 à 3.

Montant en CHF pour 2013	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

Montant en CHF pour 2014	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

Montant en CHF pour 2015	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

Montant en CHF pour 2016	Indemnité d'exploitation	Indemnité d'amortissement	Prêt	Total
Type de contribution	à fonds perdu	à fonds perdu	conditionnellement remboursable	
Contributions fédérales				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Contributions minimales du Canton XXXX				0
Total	0	0	0	0

²Les commanditaires s'engagent à verser leur part sous réserve de l'approbation de leur budget respectif.

³Les contributions fédérales sont allouées sous réserve que les cantons s'engagent définitivement à verser les montants prévus par colonne et par année.

⁴Les contributions mentionnées contiennent la compensation du renchérissement qui ne doit pas être mentionnée séparément. Par ailleurs, les contributions contiennent la déduction de l'impôt préalable sur la TVA.

⁵S'il ressort des attestations semestrielles de provenance et d'emploi des fonds que les obligations de payer sont nettement inférieures aux moyens financiers reçus, les

commanditaires peuvent négocier une seule fois avec l'entreprise, à partir de 2015, le paiement de tranches résiduelles des prêts.

Art. 17 Versement des contributions

¹Les indemnités d'exploitation et d'amortissement conformément à l'art. 49 LCdF fixées dans la présente convention seront en principe versées chaque année en quatre parts égales à la mi-février, à la mi-mai, à la mi-août et à la mi-novembre.

²Les prêts d'investissement conformément à l'art. 56 LCdF sont versés chaque année à raison de 40% en juin, de 35% en octobre et de 25% à fin décembre.

³L'entreprise peut demander un paiement anticipé des tranches des prêts à condition qu'elle puisse attester que ses obligations de payer dépassent les liquidités disponibles.

Section 5 Gestion des fonds

Art. 18 Gestion des contributions d'investissement

L'entreprise gère les contributions d'investissement (contributions d'amortissement, prêts et contributions de tiers) du secteur 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 recettes du secteur Infrastructure, même lorsque les contributions d'investissement ont servi à un financement intermédiaire à court terme d'autres secteurs ou qu'ils ont été affectés à des installations qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau conformément à l'art. 62, al. 2, LCdF. Si l'entreprise ne satisfait pas aux exigences précitées, elle doit tenir un compte bancaire séparé pour les contributions d'investissements du secteur Infrastructure.

Art. 19 Contributions de tiers

L'entreprise veille à exiger à temps le versement de la totalité des contributions financières de tiers prévues par la loi. L'attestation ad hoc doit être présentée lors de l'approbation des comptes annuels. L'entreprise présente aux commanditaires, d'ici à la fin de 2012, un concept expliquant dans quels cas et sur quelle base juridique des contributions de tiers ou d'autres sources sont exigées.

Art. 20 Affectation des fonds

¹L'entreprise se porte garante vis-à-vis des commanditaires que les contributions allouées au titre de la présente convention seront employées exclusivement pour financer les coûts et les investissements en rapport avec les infrastructures indemnisées. En cas de doute, l'OFT décide.

²Les prêts ne peuvent être utilisés que pour des investissements activables, hors TVA.

³Les montants de la TVA sont traités conformément aux bases légales en vigueur. L'indemnisation de l'exploitation et des amortissements, y compris des amortissements directs, est considérée comme une subvention soumise à la réduction forfaitaire de l'impôt préalable.

⁴Les fonds destinés à l'infrastructure peuvent être affectés à des installations qui ne font pas l'objet de l'accès au réseau conformément à l'art. 61, al. 2, LCdF, uniquement si des contributions d'amortissement ne sont pas nécessaires ailleurs, notamment pour assurer la sécurité des installations ferroviaires. L'entreprise est responsable de la sécurité des installations ferroviaires. Les fonds sont rémunérés conformément à l'art. 15, al. ???, OITRV, à un taux actuel de [à mettre à jour: 1,48%]. Il y a lieu de présenter annuellement l'attestation de la rentabilité de ces investissements sur la base des coûts complets conformément à l'art. 64, al. 2, LCdF; le cas échéant, les déficits doivent être imputés en premier lieu à d'autres activités annexes, éventuellement au secteur Transport régional de voyageurs.

Art. 21 Remboursements des prêts

¹L'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 des prêts remboursables sous condition soit transformée en capital propre indépendamment de la part cantonale.

²Les cantons décident du remboursement ou de la transformation de la part cantonale des prêts conditionnellement remboursables.

³En 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 affectées au remboursement lorsque la réserve de liquidités dépasse un montant normal. Les besoins de liquidités des années à venir doivent être pris en compte lors de la décision portant sur le remboursement.

⁴La part au remboursement de chaque commanditaire se détermine sur la base des prêts remboursables sous condition accordés à l'entreprise, avec état à la fin de l'année précédente.

⁵Pour le reste, les dispositions des art. 23 à 32 LSu sont applicables.

Art. 22 Garantie de prêt

¹L'entreprise s'engage à annoncer à l'avance à l'OFT, avec copie aux cantons, tout changement notable de propriétaire (valeur supérieure à 100.000 francs) et ce, pour tout type d'installations, notamment les installations construites ou acquises avec des contributions d'investissement allouées par les pouvoirs publics. L'OFT négocie la marche à suivre avec les cantons.

²En cas de changement d'affectation, de vente ou de changement de propriétaire d'un objet dans le contexte des aides financières selon les art. 49 et 56 LCdF, l'art. 29 LSu est applicable.

³Les modifications ultérieures du droit fédéral s'appliquent aux prêts dès l'entrée en vigueur des modifications.

Art. 23 Mises au concours et adjudications

¹L'entreprise s'engage à adjudger les mandats pour les investissements financés selon les art. 49 et 56 LCdF selon les principes de l'économie du marché.

La Confédération n'étant pas actionnaire majoritaire de l'entreprise, la procédure de mise au concours est en principe régie par l'AIMP.

Section 6 Controlling

Art. 24 Controlling du financement de l'infrastructure

¹Le controlling (pilotage) du financement de l'infrastructure assuré par la Confédération repose sur les art. 13 et 22 OCFIF. Il contribue à une utilisation efficace des fonds alloués pour l'infrastructure.

²L'entreprise est responsable des décisions opérationnelles et des mesures à prendre pour atteindre les objectifs de la présente convention; elle est également responsable du contrôle du projet en termes d'investissements, d'agenda du chantier, de finances et de respect des délais.

³L'entreprise veille à ce que la planification des investissements soit toujours à jour (principe de la planification continue).

⁴L'entreprise informe les commanditaires selon les modalités convenues de l'état de la réalisation des objectifs et du programme de construction selon l'al. 2. Le flux de l'information est notamment assuré par:

- a. des discussions régulières;
- b. un rapport intermédiaire au 30 juin et livré au plus tard le 31 août de l'année en cours;
- c. un rapport annuel au 31 décembre, livré au plus tard le 15 mars de l'année suivante, assorti du rapport final sur les objets terminés durant l'année sous revue.

⁵Les variations significatives doivent être documentées avec indication de leurs causes et des mesures de compensation. L'indication d'une évolution des coûts négative (surcoûts) dans le cadre du rapport intermédiaire ne signifie pas que cette évolution sera acceptée par les commanditaires. Si l'OFT constate que les crédits ne peuvent pas être respectés et considère les mesures prises comme insuffisantes, il prend contact avec l'entreprise et les cantons et engage les mesures nécessaires.

⁶L'entreprise met à la disposition de l'OFT toutes les informations nécessaires pour procéder à un controlling efficace du financement de l'infrastructure. Une fois par an, elle remet un rapport sur l'état du réseau, élaboré conformément aux instructions de l'OFT, qui fournit des renseignements sur l'évolution de l'état des installations d'infrastructure.

⁷L'OFT adresse par écrit à l'entreprise et aux cantons le résultat de l'examen des rapports annuels.

Art. 25 Procédure en cas d'écarts par rapport à l'objectif

En cas d'écarts par rapport à l'objectif, l'OFT peut ordonner des sanctions d'organisation ou financières fondées sur l'art. 22, al. 4, OCFIF.

Art. 26 Documents

¹Nonobstant l'art. 24, l'entreprise met à la disposition de l'OFT tous les documents nécessaires au controlling de l'exécution de la présente convention.

²Les documents de planification nécessaires à l'élaboration de la présente convention doivent être conservés dix ans.

Art. 27 Présentation des comptes

L'imputation de toutes les contributions se fonde sur l'OCEC.

Section 7 Etablissement, modifications, entrée en vigueur, durée de validité

Art. 28 Etablissement de la convention

¹La présente convention est établie lorsque toutes les parties ont apposé leur signature.

²Lorsque l'engagement formel n'a pas lieu, les contributions de la Confédération en question sont caduques et les éventuelles tranches versées préalablement doivent être remboursées dans le mois.

Art. 29 Différends

En cas de différends sur l'interprétation des conventions selon les art. 49 et 56 LCdF, l'art. 51, al. 5 et 6, LCdF est applicable.

Art. 30 Dispositions pénales

L'exécution des conventions est soumise par ailleurs aux dispositions pénales et aux mesures administratives selon les articles 88 et 89 LCdF ainsi qu'au code pénal suisse du 21 décembre 1937 (CP; RS 311.0).

Art. 31 Modifications de la convention

Si des changements notables affectent un ou plusieurs des critères mentionnés dans la section 1 de la présente convention, les parties contractantes entament des négociations en vue d'une modification de la convention. Elles l'adapteront de manière à rétablir l'équilibre des intérêts et des obligations de la présente convention.

Art. 32 Annexes

Les annexes suivantes font partie intégrante de la présente convention:

- a. Répartition des indemnités d'exploitation sur les tronçons, ou groupes de tronçons conformément à l'art. 14, al. 2, OCEC (annexe 1).
- b. Répartition des indemnités d'amortissement sur les tronçons (annexe 2).
- c. Répartition des prêts conditionnellement remboursables alloués sur les tronçons (annexe 3).

- d. La planification à moyen terme du [JJ.MM.AAAA] (annexe 4).
- e. Les indicateurs/objectifs (annexe 5).
- f. Les détails du calcul du prix du sillon (annexe 6).

Art. 33 Entrée en vigueur et période de validité

La présente convention est valable durant les années civiles 2013 à 2016. Les dispositions qui s'appliquent aux prêts remboursables sous condition s'appliquent jusqu'au terme du remboursement ou jusqu'à renoncement au remboursement.

Office fédéral des transports

.....
Peter Füglistaler
Directeur

3003 Berne, le

.....
Pierre-André Meyrat
Directeur suppléant

3003 Berne, le

Canton [Z, pour chaque canton une page séparée]

.....

Madame/Monsieur X

9999 Lieu, le

[Entreprise SA]

.....

Madame/Monsieur X
Présidente/Président du Conseil d'administration

9999 Lieu, le

.....

Madame/Monsieur X
Directrice/Directeur

9999 Lieu, le

TABLE DES MATIERES

Pages

RESUME	1
1. INTRODUCTION	2
2. PRINCIPES GÉNÉRAUX DU FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE	3
2.1. Remarque préliminaire	3
2.2. Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure	3
2.3. Le prix du sillon, instrument de financement pour l'infrastructure	3
2.4. Commande de prestations d'infrastructure	4
2.5. Délimitation par rapport au secteur des transports	5
2.6. Délimitation par rapport aux autres instruments de financement	5
2.7. Rôle du commanditaire	5
2.8. Délimitation du crédit-cadre et contrôle de l'OFT / Processus d'élaboration des conventions / Mode de conduite des projets	6
2.9. Objectifs prioritaires des conventions sur les prestations 2013-2016 concernant les lignes touchant le canton de Neuchâtel	7
3. BASES LEGALES	8
4. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2013-2016 POUR LES LIGNES FERROVIAIRES NEUCHÂTELOISES	9
4.1. Le processus de planification	9
4.2. Délimitation du périmètre du crédit-cadre cantonal	9
4.3. Principes budgétaires et comptables	10
4.4. Typologie des investissements d'infrastructure et durée d'amortissement	10
4.5. Classification des coûts d'infrastructure par type	11
5. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2013-2016 PAR ENTREPRISE	12
5.1. TransN (ex-TN)	13
5.2. TransN (ex-TRN)	15
5.3. BLS	19
5.4. CJ	21
6. POLITIQUE CANTONALE EN MATIERE DE TRANSPORTS	24
6.1. Refus du RER neuchâtelois le 23 septembre 2012	24
6.2. La fusion des entreprises comme vecteur de la rationalisation dans la gestion des investissements	24
6.3. Incidences sur les liaisons nationales et internationales	25
7. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET SUR LES EFFECTIFS	25
7.1. Financement	25
7.2. Incidences financières sur le compte de fonctionnement	26
7.3. Redressement des finances	27
7.4. Incidences financières sur les communes	27
7.5. Incidences sur l'effectif	28
8. VOTE DU GRAND CONSEIL	28
9. CONCLUSION	28
Décret portant octroi d'un crédit de 14.700.000 francs destiné à couvrir la part du canton de Neuchâtel pour financer les investissements d'infrastructures en faveur des chemins de fer privés (TransN, BLS et CJ)	29
ANNEXES	
Annexe 1: Fiches-objets des principaux projets (TransN; BLS, CJ)	30
Annexe 2: Projet de convention sur les prestations 2013-2016	52