

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 24 octobre 2018)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

**Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement
de 1'666'700 francs de subventions d'investissement
pour l'achat de rames conformes à la loi sur les handicapés
sur la ligne du Littorail**

La commission parlementaire Infrastructures routières,

composée de M^{mes} et MM. Nicolas Ruedin, président, Laurent Schmid, Pierre-Alain Wyss, Hans-Peter Gfeller, René Curty, Mauro Vida, Carole Bill, David Moratel, Cédric Dupraz, Johanna Lott Fischer et Didier Calame,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil :

Commentaire de la commission

La commission Infrastructures routières s'est réunie le 30 novembre 2018 et a pris connaissance du rapport présenté par le conseiller d'État Laurent Favre et étayé par une présentation donnée par le chef du service des transports.

Les rames du Littorail, qui datent des années 1980, sont très vétustes et génèrent des coûts d'entretien élevés. De plus, elles ne permettent pas un accès à niveau aux personnes à mobilité réduite. Elles ne sont par conséquent pas conformes à la Loi fédérale sur les handicapés (Lhand) qui doit être mise en œuvre par les cantons d'ici 2023. Leur renouvellement est nécessaire. Une solution a été trouvée avec l'entreprise de transport Appenzeller Bahnen qui vend 5 rames d'occasion pour 8 millions de francs. Les rames entreront en service graduellement courant 2019. Elles permettront l'ajout d'un train à l'heure de pointe, durant laquelle la demande est forte, ce qui resserrera la cadence. La ligne du Littorail fait l'objet d'un projet de prolongement vers la Maladière déposé dans le cadre du programme de développement de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2035). Une telle extension dans un horizon de quinze ans, nécessitera l'achat d'un matériel neuf et durable pour plusieurs décennies. En attendant, les rames d'occasion négociées sont en bon état et pourront être amorties sur dix ans.

La participation financière de la Confédération provient du fonds fédéral LHand et s'élève à 1'666'666 francs. Ainsi le canton doit contribuer à raison du même montant. Le solde du coût des rames, soit environ 5 millions de francs, sera financé par TransN qui refacturera les coûts d'amortissement et d'exploitation au canton et à la Confédération, ainsi qu'aux communes. Les coûts subséquents à l'investissement seront intégrés aux offres financières annuelles de TransN. Il faut également prévoir la réfection des infrastructures de quai, en plus de l'achat des rames. Le financement provient de la convention de prestation entre l'entreprise de transports et la Confédération et ne requiert pas l'intervention du canton.

La commission s'est questionnée sur la possibilité pour d'autres entreprises de transports, de bénéficier de cette méthode de financement par des fonds publics. Le conseiller d'État a expliqué que TransN recevrait directement la subvention de la

Confédération car le financement provient partiellement du fonds LHand. Il s'agit d'une pratique usuelle qui est utilisée avec d'autres acteurs.

Le Conseiller d'État a précisé que le taux d'amortissement était fixé à dix ans et représentait 491'358 francs annuels. Cette charge d'amortissement est compensée par une diminution des coûts d'entretien du matériel roulant. Cette acquisition n'a pas d'effet sur les indemnités versées à TransN. La commission a pris acte de la neutralité des coûts. Elle relève néanmoins que les rames d'occasion engendreront également des coûts d'entretien et se demande comment cela a été évalué. Il a été confirmé que le coût d'entretien pour les rames d'occasion était bien prévu par TransN. Il a également été expliqué que les coûts d'exploitation de la ligne du Littorail étaient supérieurs aux recettes. Par conséquent, les 60% de coûts de matériel et d'exploitation non couverts doivent être facturés aux commanditaires, soit la Confédération, le canton et les communes.

La commission a souhaité obtenir des précisions sur le prix des rames neuves et le sort des anciennes rames. Il a été répondu qu'il fallait compter environ 8 millions de francs pour une rame neuve, soit l'équivalent de quelques 40 millions de francs pour les cinq rames nécessaires à l'exploitation du Littorail. TransN est responsable de l'élimination des anciennes rames.

Les commissionnaires se sont demandé si le prix était compétitif. Le Conseil d'État a souligné que le prix initial pour ces rames était de 18 millions de francs. La négociation menée par le canton a permis de descendre ce prix à 8 millions de francs.

La suppression de l'arrêt des Iles a également été questionnée par la commission. Le Conseil d'État a expliqué que le renforcement du système de sécurité, voulu par les normes fédérales, impliquait une diminution de la vitesse en amont d'un signal fermé. Il en résulte un prolongement du temps de parcours qui sera compensé par la suppression de la halte des Iles, qui est l'arrêt le moins utilisé sur ce tronçon de ligne. Le nouveau système de sécurité est entièrement financé par la Confédération. Les rames d'occasion sont par ailleurs déjà équipées de ce nouveau système.

Les commissionnaires se sont interrogés sur la nécessité de changer les rames lors du prolongement de la ligne vers la Maladière. Le Conseil d'État a expliqué que l'achat de rames supplémentaires serait nécessaire en raison du prolongement de la ligne qui augmentera la durée du trajet. De plus, les rames disponibles sur le marché dans dix à quinze ans ne seront probablement plus compatibles avec des rames achetées neuves aujourd'hui.

La commission remarque que peu d'investissements ont été consentis sur cette ligne au cours des quarante dernières années. Le Conseil d'État a précisé que la situation financière du canton est toujours difficile et que les inconnues sont importantes concernant le projet de prolongement de la ligne. Eu égard à ces considérations, la commission est d'avis qu'il est raisonnable d'acheter du matériel adapté à ce qui existe aujourd'hui et de l'amortir sur dix ans.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

Par 9 voix et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret tel qu'il est présenté par le Conseil d'État.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

À l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 31 janvier 2019

Au nom de la commission
Infrastructures routières :

Le président,
N. RUEDIN

Le rapporteur,
D. CALAME