

## 1. OFFICE DES TRANSPORTS

### *Considérations générales*

En 2003, suite à la démission du responsable de projets, cette fonction a été remplacée par un poste d'ingénieur en transports ainsi qu'un poste d'économiste à mi-temps. C'est donc avec des ressources nouvelles et renforcées que l'office s'engage dans l'avenir.

### *Trafic longues distances*

Le changement d'horaire de décembre 2003 n'a pas impliqué de modifications de la desserte du canton par les lignes du trafic national.

Durant cette année, le projet Rail 2000, 2<sup>ème</sup> étape, a subi un retard considérable, lié aux divergences de vue entre les CFF et la Confédération sur le concept d'offre de base. Pour trouver une solution, une task force a été créée, dont les cantons sont absents. Depuis début 2003, nous restons en attente d'informations de la Confédération à ce sujet. En attendant, le canton de Neuchâtel s'associe à ses voisins pour tenter d'imposer un projet prenant en compte les besoins de la Suisse occidentale. Il est à craindre que les programmes d'économie fédéraux exercent une pression importante sur les fonds à disposition de cette seconde étape.

L'office a mis en consultation auprès du DEP l'idée d'une cadence à la demi-heure entre Bienne et Lausanne, dans le but de générer un consensus autour de ce principe et de le faire étudier en détail par les CFF.

### *Trafic régional voyageurs (TRV)*

Quelques modifications ont été apportées au réseau des lignes du trafic régional au changement d'horaire du 14 décembre 2003, même si celui-ci n'a pas apporté de changement important pour la clientèle neuchâteloise, dès lors qu'aucune modification de l'horaire des lignes nationales n'impose de revoir les circulations sur les lignes régionales.

Cependant, les entreprises de transport et le canton ont saisi l'occasion d'améliorer le service le dimanche soir entre le Val-de-Travers et Neuchâtel, en introduisant un aller-retour au départ de Fleurier à 20h03, retour au départ de Neuchâtel à 21h11. La mise en circulation de ce train supplémentaire est pratiquement sans conséquence financière grâce à une optimisation du roulement des trains des CFF et des Transports régionaux neuchâtelois (TRN) sur la ligne Neuchâtel – Buttes. Il comble un vide actuel dans l'horaire cadencé.

Entre Cernier (départ à 5h24) et Neuchâtel (arrivée à 5h42), un bus supplémentaire matinal permet, moyennant correspondance à la Place Pury, de prendre les premiers trains vers l'Arc lémanique ou en direction de l'est. Cette prestation est assurée du lundi au vendredi.

Par ailleurs, contraint de réaliser des économies, le canton s'est résolu à réduire l'offre ferroviaire entre Neuchâtel et Corcelles-Peseux, utilisée par un nombre très faible de clients. Sur ce parcours, la ligne de bus de la gare de Neuchâtel à Peseux (ligne 10) des Transports en commun du Littoral neuchâtelois (TN) et la ligne Neuchâtel – le Locle de Car postal constituent des alternatives tout à fait valables. Des trains desserviront cependant encore la gare de Corcelles-Peseux aux heures de pointe.

Des changements plus conséquents dans l'horaire sont prévus pour décembre 2004, avec l'introduction de l'horaire national correspondant à la première étape de Rail 2000: le temps de parcours Neuchâtel – Zurich sera réduit d'un quart d'heure et les minutes de passage des trains Intercity à Neuchâtel seront modifiées. Afin de poursuivre l'offre de correspondances à Neuchâtel, les entreprises exploitant les lignes régionales du canton devront adapter leurs horaires. Ce travail est actuellement en cours. Une large information sera diffusée à ce sujet.

### **Trafic urbain**

Sur les réseaux des villes du canton, l'offre de transport n'a pas subi de modification importante, les moyens des collectivités publiques ne le permettant pas. A noter même la suppression pour raisons d'économies de la desserte de Thielle-Wavre depuis Marin, peu utilisée. La desserte de la ligne 10 des TN le samedi et le dimanche, également remise en question, a finalement pu être maintenue par la participation financière des communes de Neuchâtel et Peseux. Les tarifs des TN ont également été légèrement relevés dès le changement d'horaire du 14 décembre 2003.

Le réseau urbain du Locle est au centre de l'attention publique depuis l'acceptation du principe de la gratuité des transports publics en ville du Locle par le conseil général, combattu cependant par référendum.

### **Infrastructures**

L'office suit divers projets d'infrastructures cofinancés par le canton de Neuchâtel.

L'année écoulée a été marquée notamment par la fin des travaux du nouveau dépôt TRN de la Piasseta à Fleurier, inauguré le 15 août. Par ailleurs, sur la ligne Berne – Neuchâtel, les travaux d'assainissement de la superstructure entre Müntschemier et Gampelen sont terminés.

Les TN ont conclu les travaux d'équipement de la gare de croisement d'Auvernier par système de sécurité prévoyant l'arrêt automatique des trains en cas d'urgence.

Les travaux de planification des doubléments de la ligne Berne – Neuchâtel entre Anet et le Pont-de-Thielle ainsi qu'entre Bümpliz et Niederbottigen ont progressé. Moyennant le règlement des aspects financiers avec l'Office fédéral des transports (OFT) et l'acceptation des crédits cantonaux y relatifs en 2004, rien ne s'opposerait à une mise en service à fin 2007, avec la perspective d'un meilleur horaire.

### **Collaboration intercantonale**

Comme à l'accoutumée, la collaboration intercantonale a pris beaucoup de place dans l'activité de l'office, à juste titre puisque bien des dossiers ne peuvent être valablement défendus par le seul canton de Neuchâtel. Dans ce contexte, l'alliance de sept cantons par le biais de la conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO), réunissant les conseillers d'Etat responsables des transports, continue de faire ses preuves (voir chapitre trafic transfrontalier).

La CTSO s'est par ailleurs attachée les services d'un nouveau secrétaire général, chargé également du secrétariat des associations de promotion Communauté d'intérêt de la ligne Simplon Lötschberg (CISL) et Conférence intercantonale des transports ferroviaires de l'arc jurassien (CITAJ), de la circulation de l'information entre ces organismes ainsi que de la préparation des actions de communication. La procédure d'engagement d'un nouveau secrétaire général a été conduite par l'office, puisque le chef du Département de la gestion du territoire préside la CTSO.

Selon l'idée d'une "journée des transports publics de Suisse occidentale", mise en pratique pour la première fois en 2001, la CISL et la CITAJ ont à nouveau tenu leur assemblée générale simultanément, le 27 juin à Rarogne (VS). A cette occasion, la décision de principe de fusionner ces deux communautés d'intérêt a été prise. Une plus grande efficacité et une meilleure visibilité publique devraient en résulter. La fusion sera formellement décidée à l'occasion de l'assemblée générale de 2004.

### **Trafic transfrontalier et liaisons avec le réseau TGV**

Le projet de message du Conseil fédéral concernant l'affectation du crédit de 1,2 milliards de francs destinés à mieux rattacher la Suisse occidentale et orientale au réseau européen à haute performance a enfin été mis en consultation en septembre 2003. En opposition au compromis mis en place avec les cantons les plus concernés, le projet de message prévoit de diviser le crédit en deux étapes. Concernant le canton de Neuchâtel, il ne prévoit pas d'investissements entre Berne

et notre chef-lieu et postule à moyen terme la concentration de toutes les entrées TGV en Suisse sur Genève et Bâle, ce qui mettrait un terme à la liaison directe Berne – Neuchâtel – Paris dont notre économie bénéficie actuellement.

La CTSO et le canton de Neuchâtel ont rendu des préavis négatifs sur ce projet et demandé clairement à la Confédération de reconsidérer sa position. Le message définitif sera élaboré au printemps 2004 et soumis ensuite aux chambres fédérales. En sa qualité de secrétaire ad intérim de la CTSO, le chef de l'office a préparé les préavis susmentionnés.

Par l'intermédiaire d'Espace Mittelland, une étude d'offre transfrontalière pour l'horizon 2010 a également été réalisée, aux fins de prouver aux interlocuteurs compétents la faisabilité de liaisons TGV performantes par l'axe Paris – Neuchâtel – Berne.

### ***Onde Verte***

Après l'introduction d'une nouvelle clé de répartition des recettes, l'organe de gestion de l'Onde Verte a mis un nouvel ouvrage sur le métier : la communauté tarifaire intégrale (CTI). Une étude a démarré en vue d'évaluer la faisabilité pour le canton de Neuchâtel d'une telle nouvelle prestation à la clientèle. Dans une CTI, en plus des abonnements, les billets « à l'unité » sont également vendus selon le système de zones et permettent le passage d'une ligne d'entreprise à une autre ligne, d'une autre entreprise, sans nécessiter l'achat d'un deuxième billet. Cette prestation, encore à l'étude, représenterait une simplification importante de l'utilisation des transports publics et un gain d'attractivité.

### ***Système de transport pour le RUN***

En janvier 2003, suite à la réponse au postulat de la commission des transports publics demandant l'étude d'une liaison de type "métro" entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, le Grand Conseil a accordé au Conseil d'Etat un crédit pour l'étude de la faisabilité d'un nouveau système de transport pour le réseau urbain neuchâtelois (RUN) et de la suppression du rebroussement de Chambrelieu.

L'étude du premier volet a démarré suite à une procédure d'approbation soumise aux marchés publics. Les résultats, sous la forme d'un concept de transport, sont attendus pour juillet 2004. Ils seront intégrés au projet d'agglomération que le canton de Neuchâtel remettra à la Confédération dans le but d'obtenir un soutien financier à sa réalisation.

### ***Désenchevêtrement des tâches dans le domaine des transports***

Suite aux travaux d'un groupe de travail pour un nouveau système de financement des TN, il a été décidé de proposer au Conseil d'Etat d'intégrer cet élément dans le projet de deuxième étape du désenchevêtrement des tâches canton-communes, ce qui a été accepté. Une commission interdépartementale dont était membre le chef de l'office, intégrant également des représentants des communes, a accepté le principe d'une réforme du système de financement des coûts non couverts des transports publics, dans le sens de la répartition des déficits additionnés des trafics urbain et régional entre canton et communes paritairement. Ce nouveau mode de répartition a été mis en consultation auprès des communes. Dans ce cadre il est également proposé de constituer des commissions régionales des transports, dans le but de favoriser la collaboration canton-communes dans la planification.

### ***Divers***

L'office a initié ou participé à de nombreux autres projets, pour certains aujourd'hui encore en cours, comme la modernisation à court terme de la ligne Neuchâtel – Le Locle (infrastructures d'accueil et relèvement des vitesses), incluant également le changement des installations de sécurité aux passages à niveau de la ligne. Au plan interne, les tâches d'archivage des dossiers accumulés depuis la création de l'office, la préparation d'un nouveau plan de classement et la mise à jour du dossier des autorisations cantonales de transport ont été élaborées.

Mis à part les domaines d'activité exposés ci-dessus, l'office s'est chargé des tâches suivantes:

- Conclusion puis mise en œuvre des mandats de prestations en TRV avec les entreprises de transport et la Confédération pour la période horaire 2003;
- Conduite de négociations sur l'offre TRV 2004 avec les entreprises partenaires;
- Gestion de diverses procédures d'octroi de concessions et d'approbation de plans ferroviaires;
- Octroi d'autorisations cantonales de transport, en application de la loi cantonale sur les transports publics et du règlement y relatif;
- Calcul et facturation de la part des communes à l'indemnité 2002;
- Représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TN, TC, TRN, LNM et ARESA.

### ***Indemnités aux entreprises de transport et à l'Onde Verte***

#### ***Trafic régional***

La part cantonale à l'indemnité totale à partir du changement d'horaire du 15 décembre 2002 demeure à 27%, pour l'année horaire passée (15 décembre 2002 – 13 décembre 2003).

#### **Indemnité cantonale concernant le trafic régional voyageurs (TRV) 2002 selon LCF révisée, du 24 mars 1995:**

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales	3.584.192.–
Car postal	Lignes neuchâteloises et intercantionales	990.059.–
BLS	Ligne intercantonale	961.415.–
CJ	Ligne intercantonale	441.437.–
LNM	Lignes intercantionales	289.456.–
TRN	Lignes train et bus neuchâteloises	3.353.454.–
TN	Ligne bus neuchâteloise	239.661.–
TC	Ligne bus Le Locle – La Chaux-de-Fonds	245.430.–
TPF	Ligne intercantonale	178.915.–
Divers (noctambus, manifestations, etc.)		29.460.–
<b>Total</b>		<b>10.313.479.–</b>
<b>A la charge des communes</b>		
35% de 10.313.479.–		3.609.718.–
35% de 2.840.900.– (déficit de l'Onde verte)		994.315.–
<b>Total</b>		<b>4.604.033.–</b>

#### ***Trafic urbain***

Participation à 1/3 du déficit 2002 budgétisé par les TN (prix de l'action 3150 francs): 5.247.900 francs.

Participation à 1/3 du déficit 2002 budgétisé par les TC: 2.366.000 francs.

#### ***Onde verte***

Manque à gagner de l'Onde verte: 2.840.900 francs, dont 994.315 francs (35%) à la charge des communes du canton.

**Crédits d'investissements**

L'OFT a fait parvenir durant l'exercice 2003, sur la base des dispositions de l'article 56 LCF et des conventions établies, des demandes de paiements en faveur des compagnies suivantes:

<b>Décret du 29 juin 1993</b>		
08.12.03	1 <sup>er</sup> acompte sur 16 <sup>e</sup> convention BLS	1.395.000.–
02.07.03	2 <sup>e</sup> acompte sur 10 <sup>e</sup> convention BLS	87.900.–
26.02.03	2 <sup>e</sup> acompte sur 8 <sup>e</sup> convention CJ	24.800.–
24.01.03	1 <sup>er</sup> acompte sur 10 <sup>e</sup> convention BLS	108.500.–
23.02.03	Dernier acompte sur 9 <sup>e</sup> convention BLS	871.900.–
<b>Décret du 2 octobre 2001</b>		
05.09.03	2 <sup>e</sup> acompte sur la 6 <sup>e</sup> convention TN	365.000.–
<b>Arrêté du 17.12.2003</b>		
16.12.03	Contribution projet BLS Rosshäusern	183.400.–
<b>Total</b>		<b>3.036.500.–</b>