

1. OFFICE DES TRANSPORTS

1.1. Missions

L'office des transports est chargé de planifier et commander annuellement aux entreprises de transport public les prestations des lignes ferroviaires, routières et navales desservant le territoire cantonal, en fonction des besoins des utilisateurs et des moyens financiers de l'Etat. Il oriente son action selon les objectifs définis dans le Plan directeur des transports. Ce dernier est basé sur la Conception directrice des transports collectifs.

Il a en outre pour mission de défendre, au plan fédéral, les intérêts du canton de Neuchâtel dans le réseau des lignes de chemin de fer nationales ou internationales.

Il fonde son action sur la loi cantonale sur les transports publics (LTP), entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1997.

Prestations

- Offre de transport
- Planification de l'offre de transport à long terme
- Conduite de la procédure de commande des prestations
- Coordination des horaires des différentes entreprises de transport public
- Négociation et versement des indemnités compensatoires
- Facturation aux communes de leur part
- Conduite de la procédure de subventionnement des travaux de modernisation effectués par les propriétaires d'infrastructures de transport public
- Etablissement des autorisations cantonales nécessaires pour les transports d'écoliers ou de groupes à titre privé
- Participation à la gestion de la communauté tarifaire Onde Verte
- Représentation du canton dans les commissions ou groupes de travail intercantonaux ou fédéraux traitant de sujets liés à la politique des transports
- Préparation des bases décisionnelles pour le Conseil d'Etat et le Grand Conseil en matière de politique des transports
- Représentation du canton au sein du Conseil d'administration de diverses entreprises de transport

1.2. Objectifs annuels

Projets	Objectifs 2010	Pas réalisé		
		Partiellement	Réalisé	x
				x
TransRUN	# La structure permettant la réalisation de l'avant projet est en place. La société TransRUN est créée, la structure idéale mise en place permet à l'Etat de piloter efficacement.		x	
Financement TP	# Une évaluation des besoins financiers 2011-2020 est réalisée pour le CE en intégrant les différents projets. # Le fonctionnement par crédit-cadre est proposé dans un rapport et le CE prend une décision. # Une structure de réflexion pour un nouveau mode de financement des TP est mise en place.			x
ZEB/ Rail 2030	# Le canton est placé avec le TransRUN dans la liste CH de projets des viennent ensuite R30.	x		
Transfrontalier	# La stratégie du canton pour le raccordement aux LGV est intégrée à la politique voulue par les membres d'Arcjurassien.ch.	x		
Infra Travers - Verrières	# La position des CFF est clarifiée par écrit au sujet du plan d'investissements de la ligne. # Un lobbying est réalisé pour trouver du trafic marchandise transfrontalier.			x
Fusion TN-	# Rapport final en 2010, rapport au GC, fusion décidée et planification réalisée.		x	
Mobilité (douce)	# Mise en place de la coordination transversale des projets concernant les TP, aménagement, projets d'agglomération et trafic.		x	
Projets aggro	# Réalisation du projet de la gare de Morgarten selon exigences CH.	x		
OCTR > SCM	# Préparation des bases décisionnelles pour la création du service de la mobilité, décision CE.	x		

1.3. Ressources (personnel, finances, informatique, communication)

Au cours de l'année 2010, il n'y a pas eu de modification au niveau de l'effectif du personnel fixe de l'office des transports.

Mme Estelle Pointet, Bachelor en sciences politiques et Master en politique en management public a effectué son stage au sein de l'office des transports afin de réaliser son travail de mémoire sur le sujet de la complémentarité entre les projets routier H20 et ferroviaire TransRUN (Le Col-des-Roches, La Chaux-de-Fonds).

Mme Pointet a réalisé son stage d'une durée de 6 mois à l'issue duquel son travail de mémoire, sous forme d'un rapport "La complémentarité entre les projets TransRUN et H20: une construction politico-administrative" nous a été remis.

1.4. Evénements principaux

TransRUN

La société TransRUN SA a été créée. Le modèle choisi est proche de ce qui a été mis en place par la Confédération pour la réalisation des nouvelles transversales Alpines avec la société Alp Transit AG. La gouvernance ainsi mise en place permettra de gérer parfaitement l'interface entre le service des transports et la société de gestion de projet TransRUN. Ce mode de faire permettra avec des processus sûrs et simples de réaliser dans un premier temps l'avant-projet. Avec un contrat de prestations qui lie l'Etat et TransRUN SA, l'Etat garde la maîtrise totale de la société pour laquelle il est pour l'instant l'unique actionnaire. Les CFF ont annoncé leur venue au sein de la société avec un représentant au conseil d'administration.

Office cantonal des transports > Service cantonal des transports

L'office des transports a été transformé en service des transports avec effet au 1^{er} janvier 2011. Le volume du budget, l'importance du domaine des transports au niveau politique ont été les principaux motifs de cette évolution. Pascal Vuilleumier, l'actuel chef d'office, est désigné par le Conseil d'Etat comme le chef du service des transports.

Planification financière roulante 2012 – 2013

En 2010, l'office des transports a dû donner le cadre financier aux partenaires pour prévoir la commande de l'offre des transports publics pour les années 2012 et 2013. Un écart important entre la planification de l'OCTR par rapport à la planification des moyens financiers alloués par le Conseil d'Etat a été identifié. La planification roulante de l'office met en évidence qu'avec le mode de financement actuel des transports publics, à l'avenir il ne sera plus possible de maintenir l'offre. Un rapport a été présenté au Conseil d'Etat; il a été décidé qu'une nouvelle forme de financement doit être trouvée début 2011.

Projet Chasseron (fusion des entreprises de transport TN et TRN)

Les deux conseils d'administration, TN et TRN, ont décidé de poursuivre le processus et de demander un rapport final pour se prononcer sur la fusion. Nous avons coordonné les travaux avec le mandataire et préparé la négociation du pacte des actionnaires. Le projet avance selon le planning et l'objectif de fusionner pour janvier 2012 est atteignable.

Ligne 10

A la rentrée scolaire d'août, le prolongement de la ligne 10 a été mis en exploitation. Cette ligne relie la gare CFF de Neuchâtel à Bôle, en desservant Peseux, puis avec son prolongement, Auvernier, Colombier et Bôle. Ce prolongement est à l'essai.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Suite à la création de la communauté tarifaire intégrale en 2009, l'Etat a amorcé sa sortie de la gouvernance opérationnelle d'Onde Verte. Les droits et obligations entre l'Etat et la CTNE sont dorénavant régis dans une convention. Ainsi, l'Etat ne fait plus partie du comité directeur, mais il reste présent dans les groupes de travail ad hoc sur des dossiers engageant l'Etat ou en fonction d'objectifs conventionnés avec Onde Verte.

L'année 2010 s'est donc principalement focalisée sur la restructuration du fonctionnement interne d'Onde Verte, avec notamment:

- L'entrée en fonction du nouveau responsable opérationnel, Monsieur Heinz Etter.
- La refonte des processus décisionnels des groupes de travail et du comité de direction.
- La finalisation des documents statutaires et constitutifs de la CTNE.

Douze mois après le début de la communauté tarifaire intégrale, l'Etat a appuyé le groupe de travail Marketing & Communication pour qu'une enquête de notoriété soit réalisée en 2010. Les résultats ont montré que les citoyens connaissent encore peu les nouvelles facilités tarifaires et zonales d'Onde Verte. De plus, ce diagnostic va permettre à Onde Verte de cibler efficacement les actions de communication et de marketing en 2011 et 2012 avec comme objectif, pour l'Etat, d'augmenter le nombre de clients ainsi que les recettes des ventes de titres de transports.

Enfin, l'Etat a accepté qu'il soit appliqué une augmentation tarifaire de 2.9% le 12 décembre 2010. Cette augmentation minimale et préconisée par M. Prix a été souhaitée afin de ne pas péjorer l'utilisation des transports publics par une augmentation massive des tarifs.

Projets de mise en place d'outils d'aide à la décision

Indone

Ce projet lancé en fin 2009 est entré dans sa phase de conception. Il doit permettre de répondre efficacement aux demandes de données statistiques de l'Etat, ainsi que de nos partenaires comme la communauté tarifaire intégrale et les bureaux d'étude.

Reso Velo

Ce projet a été lancé en collaboration avec le SPCH, le SCAT, le SITN et les services concernés des 3 agglomérations. Ses objectifs sont les suivants:

- Digitaliser le réseau cyclable utilitaire et touristique du canton selon les besoins, entre autres du Plan Directeur Cantonal et de MISTRA.
- Couvrir un besoin durable de production et d'analyse des données de mobilité douce à 2 roues (flux, tâches, responsabilités, planning).
- Mettre ces données à disposition de tous dans une nouvelle architecture du guichet SITN pour la mobilité douce.

Contrôle Qualité et Prestations

Ce projet, géré par l'Office fédéral des transports, doit permettre la production d'indicateurs de qualité (ponctualité, sécurité, information perturbations) d'ici fin 2012. Le canton de Neuchâtel fait partie des 3 cantons tests pour la région Ouest de la Suisse.

Moretradone

Ce projet, géré par l'UNINE et qui concerne l'étude de la mobilité résidentielle des transfrontaliers français, a intégré un volet transport. Les données récoltées en 2010 vont permettre de modéliser sur quels critères (par exemple: prix, temps de déplacement) et avec quelle intensité les transfrontaliers choisissent plutôt la voiture ou les transports publics pour se déplacer.

Budget

Malgré des économies demandées aux entreprises de transport de l'ordre de 2,5 millions de francs, l'augmentation nette accordée au budget par le conseil d'Etat à l'office des transports d'environ 1,7 million de francs n'était pas suffisante. Une augmentation supplémentaire de 850.000 francs a dès lors été demandée et accordée par le Grand Conseil. Les besoins supplémentaires proviennent de l'augmentation généralisée des coûts du matériel roulant, de la diminution de la participation fédérale et du renforcement des trains entre Neuchâtel et Le Locle.

Parallèlement à l'élaboration du budget 2010, l'office des transports a consolidé sa planification à moyen terme. Cette dernière présente un écart de plus en plus important avec la planification du Conseil d'Etat. Un rapport en ce sens lui a été présenté afin de le rendre attentif au fait que, dès 2012, des moyens supplémentaires devront être alloués ou une diminution drastique de l'offre en transport public devra être envisagée.

1.5. Activités / Réalisations

Résultats 2010

Trafic régional et infrastructure

Depuis l'entrée en vigueur de la RPT en 2008, la part fédérale de l'indemnité concernant le trafic régional est de 50%, respectivement 50% pour la part cantonale selon l'Ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR). Les mêmes taux s'appliquent à l'indemnisation de l'infrastructure. Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité se monte à 24.771.857 francs.

Selon l'article 29 de la Loi sur les transports publics (LTP) du 1er octobre 1996, l'Etat prend en charge 46% de la part cantonale à savoir 11.395.054 francs, le solde de 13.313.502 francs étant supporté à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la LTP.

Trafic local

La subvention (indemnité) concernant le trafic urbain (TU) et le trafic régional voyageurs (TRV) non reconnu comme tel par la Confédération à savoir 26.917.399 francs est supportée à raison de 50% par l'Etat et de 50% par les communes selon la répartition prévue par la Loi sur les transports publics (LTP) du 1er octobre 1996.

Trafic touristique

En vertu de l'art. 49 LTP, le trafic touristique sur les lacs de Neuchâtel et Morat ainsi que sur le lac des Brenets est subventionné. Pour l'année 2010, les indemnités s'élèvent à 412.787 francs. Ce montant est à répartir paritairement entre l'Etat et les communes.

Régio-Express de substitution TGV

Suite à la décision de la société Lyria qui exploite les TGV entre la Suisse et Paris de supprimer une paire de TGV entre Paris et Berne, les cantons de Berne et de Neuchâtel, ainsi que la Région de Franche-Comté ont mis sur pied avec les CFF et la SNCF une offre de substitution sous la forme d'un Régio-Express Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasne. Cette offre permet de maintenir 2 liaisons journalières Berne – Paris et d'en rajouter une 3ème entre Neuchâtel et Paris. La relation est opérée par CFF, trafic régional. L'indemnité 2010 s'est élevée à 340.866 francs.

Commandes de renforts en cours d'année

Durant la fermeture du tunnel routier sous la Vue-des-Alpes du 21 juin au 28 juillet 2010, certains trains CFF de l'heure de pointe entre Neuchâtel et Le Locle ont été renforcés (augmentation de la capacité du train) du lundi au samedi. Sur la base des résultats positifs de ces renforts et en raison de la fréquentation importante de cette ligne, le même renfort a été mis en place dès le mois d'août 2010 et jusqu'à la fin de l'année.

Par ailleurs, la ligne TRN urbaine 11 de La Chaux-de-Fonds a été renforcée (augmentation de la cadence) par l'utilisation d'un véhicule supplémentaire. L'utilisation du véhicule supplémentaire a été rendue nécessaire par l'augmentation du trafic en ville de La Chaux-de-Fonds ainsi que de mesures de modération du trafic.

Les renforts CFF et TRN s'élève à 404.670 francs pour l'année 2010. Ces prestations font partie de l'offre de base dès l'horaire 2011.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Depuis l'année 2009, la communauté tarifaire Onde Verte ne reçoit plus une subvention directe. Les pertes de recettes liées (avantages tarifaires) sont prises en compte dans l'indemnité du TRV et du trafic urbain (TU). Ces pertes de recettes ne sont dès lors plus présentées séparément. Pour l'année 2010, seul un solde de contribution de l'Etat à la communication de 2582 francs a été versé et est compris dans les montants du trafic urbain.

Part communale 2010 au pot commun

TRV et IS	Part cantonale y compris RPT	24.771.857
RPT	= 46% x 24.771.857 = 11.395.054	-11.395.054
TRV et IS	Hors RPT	13.313.502
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	26.917.399
NLB et LNM	Ligne touristique	412.787
Substitution TGV	Part neuchâteloise	340.866
Renforts	CFF Vue-des-Alpes, TRN ligne 11	404.670
Total « pot commun »		41.389.224
50% à la charge des communes		20.694.612

Détail des indemnités par entreprise

Près de la moitié des indemnités versées en 2010 (49,8%) concerne le trafic urbain. Le trafic régional voyageurs et les indemnités d'exploitation et d'amortissements de l'infrastructure représentent une part légèrement inférieure soit 48%. Les deux sont en augmentation par rapport à 2009, notamment en raison des coûts subséquents liés au nouveau matériel roulant: Domino sur les lignes CFF, bus TRN pour le trafic urbain et régional et trolleybus TN.

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV), y compris renforts	9.274.034
CFF	Contribution d'investissement (halte du Crêt-du-Loche)	20.973
CFF/SNCF	Régio-Express de substitution TGV	340.866
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	1.759.847
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	246.515
BLS	Ligne intercantonale (TRV)	1.233.145
BLS	Tronçon intercantonal (TRV IS)	951.819
CJ	Ligne intercantonale (TRV), y compris indemnisation du trafic marchandise sur voie étroite	405.802
CJ	Tronçon intercantonal (TRV IS)	304.695
LNM	Ligne intercantonale (TRV)	139.800
LNM	Lignes touristiques	332.787
TRN	Lignes neuchâteloises (TRV)	6.463.200
TRN	Tronçons neuchâtelois (TRV IS)	1.508.550
TRN	Lignes neuchâteloises (TU), y compris renforts ligne 11	9.617.843
TN	Lignes neuchâteloises (TRV)	3.017.920
TN	Tronçon neuchâtelois (TRV IS)	168.883
TN	Lignes neuchâteloises (TU), y compris solde communication Onde Verte	16.704.631
TPF	Ligne intercantonale (TRV)	212.968
NLB	Ligne touristique	80.000
Total y compris RPT		52.784.279
RPT		-11.395.054
Total "pot commun"		41.389.224
50% à la charge des communes		20.694.612

TU = Trafic urbain

TRV = Trafic régional voyageurs

TRV IS = Infrastructures ferroviaires destinées au TRV (indemnités d'exploitation et d'amortissements)

En raison des arrondis, l'addition des chiffres présentés peut différer légèrement du total.

Explications complémentaires:

En vertu de la Convention du 31 janvier 2007 entre les CFF et le canton de Neuchâtel concernant la réalisation et l'exploitation de la halte du Crêt-du-Loche, le canton a payé aux CFF en 2010 une indemnité d'exploitation de 20.973 francs.

Le montant de l'indemnisation de la LNM au titre du TRV est défini dans une feuille de route. La Confédération se désengage en effet progressivement de l'indemnisation de cette ligne. En même temps, les cantons concernés réduisent globalement leur indemnité afin de se trouver, pour la part touristique, au niveau de l'indemnisation du TRV.

Les prestations TN non reconnues TRV par la Confédération (paires de courses supplémentaires) sont comptées dans le trafic urbain.

Crédit supplémentaire

Pour financer les prestations 2010 qui n'étaient pas encore connues lors de l'établissement du budget, un crédit supplémentaire de 921.000 francs a été accordé à l'office des transports (voir aussi ci-dessous). Il s'agit notamment des prestations commandées de renforts, le coût du matériel roulant et les Régio-Express de substitution des TGV.

Lignes à l'essai et associations

TN	Ligne 10 à l'essai	203.997
CarPostal	Coûts subséquents à l'introduction de la Ligne 10	5.624
CarPostal	Ligne à l'essai Marin – Le Landeron	81.387
CarPostal	Ligne à l'essai Les Brenets	50.897
CarPostal	Ligne de Biaufond	13.667
TRN	Ligne à l'essai Néode	181.200
TRN	Association Snowbus	4.000
Divers destinataires	Association Noctambus	14.481
Divers destinataires	Neuchâtel roule, fête des Vendanges et autres mesures d'encouragement	6.651
Total		561.903

Application du principe d'échéance

Comme l'année d'horaire 2010 s'est terminée le 11 décembre 2010, il s'agit de prendre en compte les 20 jours restant lors du bouclage de l'exercice 2010. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2010 sont les suivants:

364 400 « Entreprises de transports »	52.784.279
Indemnités comptabilisées en 2009	-2.707.000
Indemnités à payer (5.48% du budget 2011)	2.838.400
364 400 « Entreprises de transports » y compris délimitation	52.915.679

364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »	561.903
Indemnités comptabilisées en 2009	-19.000
Indemnités à payer (5.48% du budget 2011)	54.800
364 800 « Subsidés divers sociétés économie mixte »	597.703

462 300 « Part communale entreprises de transports »	20.694.612
Part communale comptabilisée en 2009	-1.057.000
Part communale à recevoir (5.48% du budget 2011)	1.115.500
462 300 « Part communale entreprises de transports » y compris délimitation	20.753.112

Crédits supplémentaires de fonctionnement

Compte	Montant	Justification
319 800	2.500	Augmentation des coûts des fournitures, abonnements à diverses revues et cotisations
319 800	3.400	Impression des brochures présentant l'entreprise lauréate du prix CTSO de l'entreprise écomobile
364 400	921.000	Augmentation des indemnités versées aux entreprises en raison de prestations non prévues au moment de l'établissement du budget: Régio-Express de substitution TGV, renforts sur la ligne CFF Neuchâtel – Le Locle et TRN, ligne urbaine 11. Compensé en partie par des recettes supplémentaires de la part communale (462 300), les prestations à l'essai (364 800) et des montants provenant du SBAT et du SFFN

Crédits supplémentaires d'investissements

N° d'ordre	Montant	Justification
1 000 676	50.000	Etudes préliminaires TransRUN. Les études prévues en 2009 n'ont pas pu toutes être terminées et certaines ont débordé sur 2010. Le montant a été compensé par le n° d'ordre 1 000 803, études d'avant-projet TransRUN
3 000 366	65.000	Projet de fusion des entreprises TN/TRN. Il était difficile de prévoir l'avancement des travaux et aucun montant n'avait été budgété en 2010. Le crédit supplémentaire a été compensé par le crédit-cadre cantonal n° d'ordre 3 000 361
3 000 387	10.000	Début des études pour la halte de Fiaz (anciennement Morgarten) à La Chaux-de-Fonds. En vertu de l'arrêté du Conseil d'Etat du 24.11.2010, un crédit d'étude de 115.000 francs est accordé à l'office des transports ainsi qu'un crédit supplémentaire de 10.000 francs pour l'année 2010

Etudes (509 000)

Poursuite et approfondissement du projet TransRUN du 15.03.2005 (N° d'ordre 1 000 676)	
Montant lié à l'étude préliminaire TransRUN	21.495
Total 2010	21.495

TransRUN, études d'avant-projet du 1.09.2009 (N° d'ordre 1 000 803)	
Capital-actions, création de la société TransRUN	100.000
Etudes liées à la phase d'avant-projet	936.425
Versement subvention société TransRUN	1.913.575
Total 2010	2.950.000

Fusion transports publics du 1.09.2008 (N° d'ordre 3 000 366)	
TCFG Projet Chasseron	65.000
Total 2010	2.950.000

Création de la halte de Morgarten à La Chaux-de-Fonds (N° d'ordre 3 000 387)	
Société TransRUN, conduite des études pour la halte de Fiaz (Morgarten)	2.285
Total 2010	2.285

Investissements propres équipements informatiques et logiciels (506 200)

Microrecensement 2010 (N° d'ordre 1 000 869)	
TRN, données de comptage	80.007
Trafit, projet INdoNE	58.611
Total 2010	138.618

Subventions accordées aux sociétés d'économie mixte (564 000)

Sur la base des conventions établies et de l'art. 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF), les aides financières suivantes ont été versées durant l'exercice 2010:

9^{ème} crédit-cadre du 3.10.2007 (N° d'ordre 3 000 361)		
3.03.2010; 16.09.2010	CJ, appels de fonds	117.652
16.09.2010	BLS, contribution LHand NINA et Jumbo	8.292
13.10.2010	TN, appel de fonds	468.137
21.10.2010	TRN, appel de fonds	1.925.210
Total 2010		2.519.291

Remboursement sur un crédit d'investissement (644 000)

Doublement voie entre Bümpliz-Nord et Niederbottigen et Anet – Pont-de-Thielle sur la ligne ferroviaire Neuchâtel – Berne du BLS (N° d'ordre 3 000 345)	
Remboursement solde 22 ^{ème} convention	-137.287
Total 2010	-137.287

Collaboration intercantonale

Par le biais de diverses associations, l'office participe à plusieurs projets intercantonaux dans le domaine des transports publics, dont les principaux sont mentionnés ci-dessous:

Conférence transjurassienne (CTJ)

La coordination transfrontalière et intercantonale a été nécessaire pour continuer de défendre la liaison TGV Berne – Paris via Neuchâtel et permettre de rendre cette liaison pérenne.

La CTJ a été la plate-forme de discussions entre tous les partenaires au sujet des thèmes suivants:

- Maintien et développement des relations directes TGV entre Berne et Paris, insertion de nos liaisons par rapport au système TGV Rhin-Rhône.
- Elaboration d'un schéma des mobilités transfrontalières, diagnostic, puis envoi du dossier pour consultation.
- Poursuite des travaux de la plate-forme de discussion pour créer des synergies pour l'achat de matériel ferroviaire transfrontalier, le but recherché étant d'uniformiser une flotte pour réduire les coûts et supprimer les contraintes techniques pour le passage des frontières.

OuestRail

En 2010, dans le prolongement des travaux des années précédentes, les activités d'OuestRail ont été concentrées au lobbying, afin d'assurer la suite du projet ZEB pour le financement des infrastructures ferroviaires. ZEB devient Rail 2030. Pour notre canton, la quasi totalité du développement de l'infrastructure est prévue d'être proposée dans le programme Rail 2030. Les Chambres devront statuer sur ce sujet en 2011 – 2012. OuestRail a aussi été actif dans la

sensibilisation de la problématique du manque de moyens pour le maintien de la qualité du réseau ferré. OuestRail a été actif dans le dossier afin d'augmenter l'enveloppe pour le maintien de la substance du réseau CFF qui manquait de moyens pour 2011.

Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO)

En 2010, la CTSO a poursuivi ses travaux de lobbying sous la présidence de M. le Conseiller d'Etat Claude Nicati. La CTSO a continué de fournir ses efforts pour coordonner et soutenir le travail des parlementaires des cantons romands essentiellement pour le traitement des dossiers du projet de financement de l'infrastructure Rail 2030 aux Chambres. La question centrale demeure comment financer à l'avenir le développement des transports publics ? La CTSO fait le bilan des moyens à disposition et des besoins créés par la demande, le débat politique est axé sur le thème des moyens de financement qu'il faudra trouver et surtout d'éviter de simples reports de charges.

Planification de l'offre de prestations

Trafic longue distance

Après un premier pas accompli en 2009 avec l'introduction d'une paire supplémentaire journalière entre Neuchâtel – Yverdon et Lausanne, la division grandes lignes des CFF, commanditaires de l'offre entre Neuchâtel et les principales villes suisses, améliore les prestations entre Neuchâtel – Yverdon – Renens et Lausanne avec l'introduction d'un train supplémentaire pour les besoins de la clientèle dite pendulaire à l'heure de pointe (départ de Lausanne à 18h13 pour une arrivée à Neuchâtel à 19h03). L'objectif d'une amélioration progressive de l'offre sur la ligne du Pied-du-Jura est ainsi atteint. Cependant, les liaisons grandes lignes entre le canton de Neuchâtel et les principales villes suisses restent insuffisantes. La ligne du Pied-du-Jura est la dernière ligne d'importance nationale à ne pas bénéficier d'une offre cadencée systématiquement à la ½ heure.

A cet effet et en raison de graves problèmes de capacité entre Lausanne et Genève, CFF grandes lignes étudie une nouvelle offre appelée "Concept Romandie". Un groupe de travail constitué des cantons romands de la CTSO suit les travaux des CFF. Les résultats de cette étude ne sont pas définitifs. Il s'avère cependant difficile de contenter les besoins et les volontés de tous les partenaires concernés par l'offre.

Sur mandat du parlement, le Conseil fédéral planche actuellement sur la suite du projet ZEB appelé Rail 2030. L'Office fédéral des transports a informé les services cantonaux des transports sur l'état d'avancement du message. Sur la base du plan directeur des transports, l'office des transports a ainsi pu faire part de sa vision de développement stratégique de l'offre jusqu'en 2030, en demandant notamment d'intégrer le projet TransRUN dans la liste des mesures d'infrastructure de 2^{ème} priorité et en proposant une liaison directe entre les Montagnes neuchâtelaises et l'Arc lémanique. L'ouverture officielle de la consultation du message Rail 2030 est planifiée durant le premier trimestre 2011. Le canton aura ainsi encore la possibilité de défendre ses intérêts avant l'élaboration du message définitif à l'attention des Chambres fédérales.

Trafic régional voyageurs

La promotion et le développement des transports publics reposent sur un ensemble de mesures qui doivent être développées en parallèle. Ces deux dernières années, les améliorations de l'offre ont été axées sur la rapidité (amélioration des temps de parcours entre le canton et Berne introduit en décembre 2008), la fréquence (commande de trains supplémentaires entre Neuchâtel – Gorgier et Yverdon / Le Locle et Neuchâtel), la proximité (avec l'inauguration de plusieurs lignes de transports publics), et l'amélioration du système tarifaire (introduction de la communauté tarifaire intégrale en juin 2009). Pour 2011, les efforts consentis sont principalement axés sur l'amélioration du confort à la clientèle. La généralisation du nouveau matériel roulant CFF DOMINO sur les principales lignes cantonales, 20 nouveaux trolleybus à plancher surbaissé sur réseau urbain de l'agglomération de Neuchâtel et 22 nouveaux bus sur réseau urbain et régional des TRN (les véhicules sont progressivement introduits dans le réseau jusqu'à mi-2011) assurent un nouveau standard de qualité (plancher surbaissé, généralisation de l'information dynamique à la clientèle).

Jusqu'alors, les améliorations précitées ont été financées par une augmentation des budgets publics. Pour 2011, une contribution de la part des usagers, au même titre que l'augmentation

tarifaire nationale, sera demandée aux clients de l'Onde Verte. Notons également un effort substantiel de la part des principales entreprises de transport (TRN, TN, CarPostal et CFF) qui ont accepté nos conditions financières restrictives. Grâce aux efforts de tous les partenaires, les horaires 2010 sont reconduits en 2011, excepté pour les lignes suivantes:

- Grâce à une optimisation des courses à vide entre Gorgier et Yverdon, 5 trains supplémentaires sont proposés entre Yverdon et Gorgier, assurant ainsi une offre pendulaire entre Yverdon et la Béroche (matin départ Yverdon 6h12 et 7h15; soir départ de Neuchâtel 16h12, 17h07 et 23h07). Ces améliorations sont cofinancées par les cantons de Vaud et Neuchâtel.
- Par manque de fréquentation (moins de 2 personnes par jour en moyenne les samedis et dimanches), après 3 ans d'essai, le PubliCar La Béroche est supprimé, d'entente avec les communes de la région.
- Le renfort des trains entre Le Locle et Neuchâtel (adjonction d'un module de renfort aux principaux trains de l'heure de pointe) introduit durant l'été 2010 est maintenu en 2011. Il en va de même avec l'amélioration des cadences introduite à mi-2010 sur la ligne urbaine des Cerisiers à La Chaux-de-Fonds.
- Lié à la détérioration de la vitesse commerciale de la ligne G au Val-de-Ruz entre Les Hauts-Geneveys – Cernier et Les Geneveys-sur-Coffrane, les horaires sont adaptés en conséquence. Cette détérioration s'explique principalement par l'augmentation généralisée du trafic et par de nombreuses mesures ponctuelles de limitations des vitesses à l'intérieur des localités.

Les entreprises CFF, CJ et TRN, ainsi que les cantons du Jura, de Berne et de Neuchâtel ont constitué un groupe de travail (mandat de planification de l'Arc jurassien) pour fixer les objectifs d'offre à court, moyen et long terme qui tiennent compte du développement de l'offre grandes lignes (ZEB + Rail 2030) et du futur projet TransRUN. Les études concernant le futur réseau RER neuchâtelois ne sont pas encore définitives et avancent progressivement en fonction des résultats de la société TransRUN (barreau vertical). A plus court terme, les études menées ont démontré la faisabilité technique d'un sillon supplémentaire RE2 entre Le Locle – La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel qui, sous réserve des possibilités financières du canton, doit permettre d'absorber à court terme l'augmentation de fréquentation sur cette ligne.

Trafic urbain

Les prestations 2010 sont reconduites en 2011, y compris l'augmentation de la cadence introduite à mi-2010 de la ligne 11 des Cerisiers à La Chaux-de-Fonds. Comme précédemment mentionné, de nombreux bus et trolleybus sont progressivement introduits sur les réseaux urbains des villes.

Sur décision du Grand Conseil, la ligne urbaine n° 10 prolongée de Peseux à Bôle via Colombier a été introduite à la rentrée scolaire d'août 2010. Le Conseil d'Etat et les 12 communes de l'agglomération ont signé une convention pour la période d'essai de 2 ans ½ qui fixe les critères de réussite de la ligne.

Les critères de fréquentation de la ligne urbaine des Brenets (TULB) n'ayant pas été atteints, l'office des transports ne participe plus à l'indemnisation de la ligne.

En collaboration avec les communes de l'ouest de l'agglomération de Neuchâtel (Bevaix, Boudry, Cortaillod), en lien avec l'ouverture de la route des Conrardes, l'office des transports travaille sur un nouveau concept d'offre qui doit voir le jour au prochain changement d'horaire de décembre 2011.

Trafic transfrontalier et liaisons avec le réseau TGV

Liaisons TGV 2011

Comme prévu, les horaires TGV 2010 sont maintenus en 2011.

La fréquentation des trains RE de substitution introduits en 2010 est satisfaisante, malgré d'importantes fluctuations en fonction des jours de la semaine.

Développement futur

Au changement d'horaire de décembre 2011, avec l'inauguration de la nouvelle ligne LGV Rhin-Rhône, les relations TGV entre Bâle et Paris sont sensiblement améliorées (plus rapides et plus nombreuses). La concurrence entre les relations Berne – Paris via Neuchâtel et Berne – Paris via Bâle (moyennant une rupture de charge) sera accentuée. La pérennisation des relations via Neuchâtel passe par la recherche d'optimisation des horaires et par les investissements planifiés sur la ligne Berne – Neuchâtel (tunnel de Rosshäusern en 2015).

A cet effet, l'office des transports a mandaté le bureau SMA SA, bureau spécialisé dans les problématiques ferroviaires, afin de définir la stratégie du canton de Neuchâtel au réseau à grandes vitesses européen.

Stratégie concernant les appels d'offres pour les prestations "transport par bus"

La stratégie cantonale concernant les appels d'offres a été transmise aux 3 entreprises de transports bus du canton (systématisation des mises au concours pour de nouvelles lignes et lorsque les objectifs préalablement définis ne sont pas atteints à l'échéance de la concession). Cependant, en lien avec le projet de fusion des entreprises TRN et TN SA (voir projet Chasseron ci-dessous), le canton a fixé un moratoire à décembre 2016 (échéance concession TN) afin de ne pas perturber le processus de fusion.

Conférences régionales des transports (CRT)

Les CRT sont dorénavant intégrées dès le début du processus de planification annuelle de l'offre. Elles sont ainsi, conformément à la Loi cantonale sur les transports publics, consultées pour toute question d'offre les concernant.

Infrastructure

BLS: Bümpliz Nord – Niederbottigen / Anet – Pont-de-Thielle

La 22^{ème} convention de financement d'infrastructure de la ligne Berne – Neuchâtel portant sur la construction de la deuxième voie entre Bümpliz Nord et Niederbottigen, ainsi qu'entre Anet et Pont-de-Thielle a été bouclée en 2010. La convention portait sur un montant de 82.105.759 francs dont 9.364.792 francs à la charge du canton de Neuchâtel. Le décompte final s'est élevé à 80.275.251 francs. La différence de 1.875.508 francs a été remboursée aux commanditaires en fonction de la clé de répartition intercantonale. Le solde en faveur du canton de Neuchâtel s'est élevé à 137.287 francs.

Divers

Mis à part les domaines d'activités 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 2011
- conduite de négociations sur l'offre TRV 2011 avec les entreprises partenaires
- conduite de négociations sur l'offre urbaine 2011 avec les entreprises partenaires
- préparation et envoi des appels d'offres 2012 (encore en cours)
- gestion des crédits pour TransRUN
- 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 2010
- représentation de l'Etat au sein des Conseils d'administration des sociétés TRN et LNM
- comité de pilotage du projet d'étude de fusion des entreprises de transport TN-TRN

- gestion des mandats externes pour les études TransRUN, stratégie de raccordement du canton de Neuchâtel au réseau LGV, réorganisation des lignes urbaines de l'agglomération de Neuchâtel, graphique réticulaire horaire 2030.

1.6. Perspectives

Préparation offre 2011

En raison des différentes mesures d'économies de la Confédération, à savoir la correction du renchérissement et les économies d'intérêts liées aux garanties d'Etat, les contributions de la Confédération au trafic régional des voyageurs (TRV) sont en baisse. Si en 2010 une augmentation de 772.672 francs a pu être accordée au canton de Neuchâtel (+1,8%), il faudra s'attendre à une baisse de l'ordre de 690.000 francs (1,6%) pour 2011.

Compte tenu des négociations encore en cours avec les entreprises de transport en ce qui concerne l'offre 2011, un dépassement de quote-part de l'ordre de 240.000 francs est attendu pour 2011.

L'offre 2011 reprend celle de 2010 en y intégrant les renforts décidés en cours d'année. Grâce à d'importants efforts de la part des entreprises, il sera probablement possible d'offrir ces prestations avec une faible augmentation des besoins d'indemnité de l'ordre de 0.1%. Le budget 2011 sera équilibré au terme de la procédure d'offre.

Financement futur des transports publics dans le canton

En raison des effets combinés des économies prévues par la Confédération (diminution des quotes-parts), des coûts subséquents au nouveau matériel roulant et à un certain rattrapage prévisible en raison des efforts importants fournis par les entreprises de transport pour l'offre 2011, un saut important du besoin d'indemnité est prévisible pour les années 2012 et 2013. Parallèlement, un développement de l'offre est nécessaire pour répondre à l'augmentation de la demande, notamment entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Fort de ces constats, l'office des transports a préparé un rapport sur la planification à moyen terme pour le Conseil d'Etat. Il en ressort que des moyens financiers supplémentaires doivent être trouvés, faute de quoi des coupes de l'ordre de 10% des prestations seront nécessaires dans l'offre des transports publics neuchâtelois.

Il sera de la tâche du service des transports dans le premier trimestre 2011 de présenter un rapport proposant une nouvelle répartition du financement. Ultérieurement, des nouvelles sources seront aussi étudiées.

Par ailleurs, il s'agira de doter le canton des outils nécessaires pour faire face au besoin croissant des indemnités et aux modifications sur le plan fédéral (commande de l'offre biennale notamment). La forme du mode de financement futur est encore ouverte, mais elle devra permettre un fonctionnement sur la base d'un budget pluriannuel et d'objectifs sur 2 ou 4 ans.

TransRUN

L'année 2011 sera consacrée à la poursuite des travaux de l'avant-projet. Une attention particulière sera portée sur la communication. En avril 2011, ce sera le début des négociations financières pour définir la part financière de la Confédération et des CFF. Un projet pour la modification de la constitution nécessaire à la votation au sujet du TransRUN devra être élaboré et une votation organisée. La nomination du Conseil d'administration se fera lors de l'Assemblée générale courante 2011. La société TransRUN SA sera dans ses propres locaux à Neuchâtel et quittera l'office des transports.

Projet "Chasseron" fusion des entreprises

Le projet pour mettre en application la fusion entre les deux entreprises de transport "TN" et "TRN" se trouvera dans une phase terminale et le rapport final sera élaboré. La fusion effective se fera pour le 1^{er} janvier 2012.

Gestion du processus de la mobilité intermodale

Les lacunes dans la gestion transversale des projets de mobilité intermodale identifiées par le passé sont toujours présentes en 2011. Une coordination entre les différents services concernés sera mise en œuvre afin de finaliser une première étape ne nécessitant pas encore une réorganisation des missions et prestations. Par manque de ressources, ce projet ne pourra pas être traité dans une proportion qui permettrait de répondre à tous les besoins en termes de coordination transversale.