

## 1. SERVICE DES TRANSPORTS

### 1.1. Missions

Le service cantonal des transports (SCTR) a deux missions principales majeures:

- **Commander l'offre** de transport public (TP) auprès des entreprises de transport (ET) et payer les **indemnités** correspondantes avec l'aide de la Confédération et des communes.
- **Planifier** le développement de l'offre TP à court, moyen et long terme (Horizon 2030 pour le projet de mobilité) pour répondre au besoin.

Ces deux missions doivent impérativement être en cohérence avec le plan directeur cantonal (PDC) ainsi que les futurs plans directeurs régionaux.

Le service des transports, pour accomplir ses missions, est en contact étroit, en Suisse avec les communes neuchâteloises, la Confédération (OFT), les cantons (Berne, Vaud, Fribourg, Jura) et en France avec la Région Franche-Comté.

### 1.2. Objectifs annuels

Les objectifs fixés pour l'année 2014 sont:

- renégocier les indemnités financières avec les entreprises de transport suite à l'augmentation tarifaire du service direct (SD) et de la communauté tarifaire neuchâteloise (Onde verte);
- assurer la planification de l'offre de transport du court jusqu'au long terme. Définir et lancer le projet de mobilité. Préciser les besoins à l'horizon 2030 comme demandé par la Confédération dans le cadre de Prodes 2030 (FAIF);
- mettre en œuvre l'horaire 2016 permettant de rétablir les correspondances en gare de Neuchâtel en instaurant la cadence 30' sur le Val-de-Travers et les Montagnes neuchâteloises;
- trouver une solution pour pérenniser la desserte des TER en provenance de Morteau au-delà du Locle suite aux nouvelles exigences sécuritaires de l'OFT;
- obtenir la participation du canton à la communauté tarifaire.

### 1.3. Ressources (personnel, finances)

#### *Personnel*

Situation EPT		
Situation début 2014	Situation fin 2014	Différence +/-
5	5.5	+0.5
Création de fonctions		
Fonction	Description	
Ingénieur transport	Conduite du projet de mobilité et gestion des crédits d'étude alloués	
Collaboratrice scientifique	Rédaction des rapports en relation avec le projet de mobilité et réponse aux sollicitations parlementaires	
Engagement de cadres		

Mme Carole Donzé qui avait été intégrée au SCTR suite à l'arrêt de l'activité de TransRUN SA a quitté ce service pour reprendre le poste de secrétaire de département au DFS.

## **Finances**

### **Trafic régional et infrastructure**

Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité s'élève à 24.762.053 francs. Selon l'art. 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 11.390.544 francs, le solde de 13.371.509 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 par la Confédération, à savoir 29.372.164 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 2014, les indemnités s'élèvent à 812.980 francs. Ce montant est à répartir paritairement entre l'Etat et les communes.

### **Trains transfrontaliers Régio-Express**

Depuis l'année horaire 2014, et suite à la mise service de la branche est du TGV Rhin-Rhône entre Dijon et Mulhouse, la dernière relation TGV entre Paris et Berne a été détournée par Bâle. Cette décision unilatérale de Lyria de se retirer du marché neuchâtelois a poussé le canton de Neuchâtel et la Région Franche-Comté à négocier une offre de substitution pour le dernier TGV supprimé. A l'horaire 2014 trois relations Régio-Express entre Frasne et Neuchâtel (aller-retour) sont proposées; l'offre de transport est opérée par les CFF en partenariat avec la SNCF et cette offre est financée par le canton de Neuchâtel et la Région Franche-Comté. La relation transfrontalière supplémentaire offerte entre Pontarlier et Buttes (via Travers) a été maintenue en 2014 mais non reconduite au changement d'horaire de décembre 2014. Une liaison par bus viendra se substituer à cette liaison ferroviaire en raison de la faible demande.

La part cantonale à l'indemnité s'est élevée à 957.868 francs en 2014. Le niveau d'indemnité 2014 est comparable à celui de 2013 malgré la nouvelle relation Régio-Express. Les entreprises contribuent financièrement aux prestations de substitution.

### **Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)**

Une convention spécifique a été signée avec les CFF pour couvrir les pertes de recettes engendrées sur le trafic grandes lignes (prestations non indemnisées) suite à l'introduction de la communauté tarifaire intégrale. Un montant de 84.670 francs a été versé à cet effet en 2014 et est compris dans le trafic urbain.

### **Trafic marchandises voie étroite**

Une offre a été soumise par l'entreprise conformément à l'ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire de marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMa) et un plafond des indemnités a été autorisé par les commanditaires. Pour l'année 2014, les charges pour le canton de Neuchâtel liées à ces prestations s'élèvent à 4981 francs.

### **Part communale 2014 au pot commun**

TRV et IS	Part cantonale y compris RPT	24.762.053
-----------	------------------------------	------------

RPT	= 46% x 24.758.568 = 11.388.941	-11.390.544
TRV et IS	Hors RPT	13.371.509
TU	Y compris prestations non reconnues TRV	29.372.164
NLB et LNM	Ligne touristique	812.980
Trains transfrontaliers	Part neuchâteloise	957.868
M	Trafic marchandises Glovelier – La Chaux-de-Fonds	4.981
<b>Total "pot commun"</b>		<b>44.519.502</b>
<b>50% à la charge des communes</b>		<b>22.259.751</b>

### ***Détail des indemnités par entreprise***

La moitié des indemnités versées concerne le transport urbain (51.37%) et s'établit à un niveau très légèrement inférieur par rapport à 2013. Le trafic régional voyageurs et les indemnités d'exploitation et d'amortissements de l'infrastructure représentent 44.29% des indemnités totales versées en 2014, soit une proportion équivalente à l'année précédente. Des économies ont été réalisées dans le trafic régional mais ont été compensées par des indemnités supplémentaires à verser pour couvrir les charges supplémentaires d'amortissement de l'infrastructure ferroviaire.

CFF	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	9.615.340
CFF	Contribution d'investissement (halte du Crêt-du-Loche)	22.479
CFF/SNCF	Régio-Express transfrontaliers	957.625
CarPostal Delémont	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	2.231.679
CarPostal Delémont	Ligne neuchâteloise (TU)	87.461
CarPostal Yverdon	Lignes neuchâteloises et intercantionales (TRV)	225.306
BLS	Ligne intercantonale (TRV)	1.104.200
BLS	Tronçon intercantonal (TRV IS)	851.180
CJ	Ligne intercantonale (TRV), y compris indemnisation du trafic marchandises sur voie étroite (M)	362.358
CJ	Tronçon intercantonal (TRV IS)	377.213
LNM	Lignes touristiques	712.980
TransN	Lignes neuchâteloises (TRV)	8.574.301
TransN	Tronçons neuchâtelois (TRV IS)	1.878.000
TransN	Lignes neuchâteloises (TU)	28.633.386
TPF	Ligne intercantonale (TRV)	176.538
NLB	Ligne touristique	100.000
<b>Total y compris RPT</b>		<b>55.910.046</b>
<b>RPT</b>		<b>-11.390.544</b>
<b>Total "pot commun"</b>		<b>44.519.502</b>
<b>50% à la charge des communes</b>		<b>22.259.751</b>

TU = Trafic urbain

TRV = Trafic régional voyageurs

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

M = Trafic marchandises

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 2014 une indemnité d'exploitation de 22.479 francs.

Les prestations TransN non reconnues TRV par la Confédération (paires de courses supplémentaires) sont comptées dans le trafic régional voyageurs. Ces prestations supplémentaires commandées par le canton s'élèvent à 459.456 francs.

**Lignes à l'essai et associations**

TransN	Ligne Néode à l'essai	70.833
TransN	Renforcement offre urbaine Le Locle à l'essai (yc secteur Le Verger)	147.500
TransN	Ligne Fleurier – Les Ponts-de-Martel à l'essai	38.550
TransN	Ligne secteur Littoral ouest à l'essai	539.795
CarPostal	Ligne de Biaufond	9.000
Divers destinataires	Association Snowbus	4.000
Divers destinataires	Association Noctambus	22.000
Divers destinataires	Association NoctamRUN	20.005
Divers destinataires	Neuchâtel roule, Fête des Vendanges et autres mesures d'encouragement	8.171
<b>Total</b>		<b>859.854</b>

**Application du principe d'échéance**

Comme l'année d'horaire 2014 s'est terminée le 13 décembre 2014, il s'agit de prendre en compte les 18 jours restants lors du bouclage de l'exercice 2014. En appliquant les principes d'échéance et d'annualité émis par le service financier, les montants inscrits dans les comptes 2014 sont les suivants:

<b>364 400 "Entreprises de transports"</b>	<b>55.910.046</b>
Indemnités comptabilisées en 2013	-2.616.400
Indemnités à payer (4.93% du budget 2015)	2.701.000
<b>364 400 "Entreprises de transports" y compris délimitation</b>	<b>55.994.646</b>

<b>364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"</b>	<b>859.854</b>
Indemnités comptabilisées en 2013	-43.000
Indemnités à payer (4.93% du budget 2015)	42.200
<b>364 800 "Subsides divers sociétés économie mixte"</b>	<b>859.054</b>

<b>462 300 "Part communale entreprises de transports"</b>	<b>22.259.751</b>
Part communale comptabilisée en 2013	-1.041.500
Indemnités à payer (4.93% du budget 2015)	1.062.600
<b>462 300 "Part communale entreprises de transports" y compris délimitation</b>	<b>22.280.851</b>

**Crédit supplémentaire d'investissement**

N° d'ordre	Montant	Justification
3 000 423	<b>331.000</b>	Un crédit d'engagement et un crédit supplémentaire ont été acceptés par le Conseil d'Etat pour garantir la part de financement à l'assainissement des croisements rails-route où l'Etat est propriétaire de la route. Les entreprises de transport ont la responsabilité d'assainir tous les passages à niveau dangereux d'ici le 31 décembre 2014 (art. 37f OCF, RS 742.141.1). Aux croisements rail-route, les entreprises de transport doivent négocier avec le propriétaire du bien-fonds pour une participation de tiers avec une clé qui dépend du développement du trafic, les entreprises de transport proposent généralement 50-50% entre les deux propriétaires. Il s'avère que l'Etat de Neuchâtel est propriétaire de la route pour deux passages à niveau dangereux, il s'agit des passages à niveau de "La Presta Nord et Sud" et "Le Reymond".  Cette participation financière du propriétaire de la route s'élève à 331.100 francs pour les passages à niveau mentionnés.

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

Un crédit d'engagement de 14.7 millions de francs a été autorisé par le Grand Conseil en date du 29 janvier 2013 pour assurer le versement de prêts et de contributions Lhand aux entreprises de chemins de fer privés. Les prêts octroyés permettent aux entreprises d'assurer le renouvellement de leur infrastructure ferroviaire; des conventions sur les prestations spécifiques ont été signées avec les entreprises pour la période 2013 - 2016. Selon l'art. 56 de la Loi sur les chemins de fer (LCdF), les aides financières suivantes ont été versées durant l'exercice 2014:

<b>Crédit-cadre cantonal infrastructures ferroviaires (N° d'ordre 3 000 409)</b>	
TransN prêts d'investissement 2014	1.700.487
BLS, prêts d'investissement 2014	2.190.000
CJ, prêts d'investissement 2014	455.382
<b>Total 2014</b>	<b>4.345.869</b>

Comme annoncé ci-dessus, un crédit d'engagement a été accepté par le Conseil d'Etat pour assurer le financement de la part routière aux croisements rail-route. Ce crédit a été autorisé en date du 26 novembre 2014 et 330.912 francs ont été versés à ce titre à TransN, soit 86.818 francs pour le passage à niveau Le Reymond et 244.094 francs pour les passages à niveau La Presta Nord et Sud. Il a été procédé à une écriture transitoire car les travaux aux passages à niveaux ont pris du retard et ont été partiellement reportés en 2015. L'entreprise est obligée de terminer les travaux en 2015.

<b>Crédit Part routière assainissement PN (N° d'ordre 3 000 423)</b>	
TransN, PN Le Reymond	86.818
TransN, PN La Presta Nord et Sud	244.094
Versé d'avance pour 2015	-121.486
<b>Total 2014</b>	<b>209.426</b>

**1.4. Événements principaux****Regio Express (RE) de substitution au TGV (Neuchâtel – Pontarlier – Frasne) et train transfrontalier du matin**

La desserte du RE de substitution constituée de 3 paires course journalières a obtenu un bon succès dès sa mise en place. Avec une fréquentation de 100 voyageurs/jour environ, elle assure

une véritable fonction de rabattement sur le TGV en provenance/destination de Lausanne. La FTJA a effectué une enquête de satisfaction auprès de la clientèle.

Le train matinal Pontarlier - Fleurier devant assurer une alternative en transport public aux travailleurs frontaliers n'a pas eu le succès escompté. La fréquentation n'a pas dépassé une dizaine de personnes dont la majorité était d'ailleurs à destination de Neuchâtel. La desserte ferroviaire a par conséquent été supprimée fin 2014 et remplacée par un bus.

### ***Taskforce pour la pérennisation des TER en provenance de Morteau***

Les CFF ont identifié plusieurs points sur le réseau devant être équipé du contrôle des vitesses ZUB afin d'empêcher un accident analogue à celui de Granges-Marnand. Le signal de sortie de la gare du Locle en direction de la Chaux-de-Fonds a été jugé comme prioritaire et devant être adapté d'ici décembre 2014. Une Taskforce a par conséquent été mise sur pied pour trouver une solution pour les TER non équipés de ce type de balise. Une solution constituant à doubler la balise Signum a été trouvée in extrémis, permettant ainsi au TER de continuer à desservir La Chaux-de-Fonds.

### ***FAIF (votation fédérale), Prodes 2030 (projets déposés à la Confédération)***

La votation favorable du 9 février 2014 concernant le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire a permis de mettre sur pied la région de planification de la Suisse romande ainsi que l'espace de planification de l'Arc jurassien sous la conduite du SCTR.

Fin novembre 2014, le canton a déposé ses besoins en offre ferroviaire pour l'horizon 2030. La liaison directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds a été sélectionnée dans les projets prioritaires en Romandie par la CTSO ([www.ctso.ch](http://www.ctso.ch)).

Le financement des mesures ferroviaires sera, dès 2016, assuré par le nouveau fonds FIF. Une contribution des cantons annuelle de 500 millions est considérée.

### ***Horaire 2016 (déclaration d'intention)***

Une déclaration d'intention pour la mise en œuvre de l'horaire 2016, permettant de réparer les correspondances en gare de Neuchâtel a été signée à La Chaux-de-Fonds le 17 janvier 2014. Les études ont été menées pendant toute l'année ainsi que des essais de freinage et de stabilité. La mise en œuvre reste néanmoins encore incertaine. Le matériel Domino des CFF ne permettant pas les performances escomptées.

## **1.5. Activités / Réalisations**

### ***Négociation des indemnités***

Les négociations des offres des années horaires 2014 et 2015 ont commencé en 2013. Ces négociations se sont prolongées en 2014 et ont toutes abouti avant la fin de l'année 2014 par la signature des conventions. La prolongation des négociations a notamment été induite par la hausse tarifaire 2015 décidée par l'Union des transports publics au mois de mai pour les tarifs du service direct (hausse linéaire de 2,9 pour cent). Les communautés tarifaires ont également eu loisir de suivre cette hausse tarifaire.

Concernant les négociations avec les entreprises, un accord global avait été trouvé avec CarPostal sur la période 2013-2015. Mis à part l'intégration de la hausse tarifaire 2015, il n'y a pas eu de nouvelle négociation. Le canton a notamment été en discussion avec les CFF sur un montant supplémentaire qu'ils réclamaient pour couvrir les coûts d'entretien des rames Domino. Une remise était également souhaitée par le canton dans le cadre des nombreuses suppressions de trains sur la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds. L'entreprise s'est défendue arguant l'existence de la loi sur le transport des voyageurs qui contraint les commanditaires à indemniser les entreprises sur la base des coûts non couverts planifiés. Finalement, seule la hausse tarifaire a été considérée par les

CFF. Concernant l'entreprise cantonale TransN, un premier effort a été réalisé pour intégrer les améliorations d'efficacité induites par la fusion de 2012. Les gains principaux sont escomptés pour 2016 – 2017. Les négociations avec les entreprises CJ, BLS et TPF ont aussi été entérinées en fin d'année 2014. Un statu quo au niveau des prestations et des indemnités a été ratifié avec la LNM pour 2014 en attendant l'établissement d'une nouvelle feuille de route.

Une pression pour une meilleure efficacité a été portée sur toutes les entreprises de transport sans distinction afin d'obtenir des réductions d'indemnités permettant de soulager le budget de l'Etat.

### ***Lignes à l'essai***

Plusieurs lignes sont à l'essai dans le canton:

- Au vu des enjeux économiques du secteur Tourbillon pour le canton, le cofinancement de la ligne 305 reliant la Gare de La Chaux-de-Fonds au quartier de Tourbillon est maintenu malgré des statistiques de fréquentation pas encore satisfaisantes. De nouvelles réflexions pour améliorer la desserte du secteur sont en cours entre la ville et le canton.
- La nouvelle ligne de bus Fleurier – Les Ponts-de-Martel est en phase d'essai jusqu'au changement d'horaire de décembre 2015. Une décision doit être prise avant l'été 2015 sur sa reconduction.
- La période d'essai des améliorations de la Béroche et de l'agglomération Ouest s'étend du 15 décembre 2013 au changement d'horaire de décembre 2016. Une nouvelle convention entre les communes concernées et le canton est en cours de rédaction et doit permettre de préciser les objectifs à atteindre pour pérenniser cette desserte.
- La cadence aux 20' au Locle a fait l'objet d'une phase test de 3 ans qui aurait dû se terminer en décembre 2014. Certaines données de fréquentation manquantes n'ont pas permis de décider si l'essai pouvait être considéré comme réussi. La desserte aux 20 minutes est donc prolongée jusqu'à fin 2015.

### ***Optimisation de la desserte***

L'optimisation de la desserte bus est un but partagé par le SCTR, les communes et les exploitants. À ce titre, ces acteurs se rassemblent régulièrement pour traiter de points spécifiques.

La collaboration directe entre le SCTR et la Ville de Neuchâtel se fait entre autres *via* un groupe de travail dédié à l'amélioration des vitesses commerciales des bus en centre-ville. Il y est notamment question des aménagements routiers qui pourraient être mis en place. À terme, ce groupe entend rendre le réseau plus performant et améliorer sa lisibilité en diamétralisant des lignes. À ce jour, les réflexions concernent la diamétralisation des lignes 106/109 et 121, et 102 et 107. Une première étude d'exploitation de la place Blaise Cendrars est en cours.

Le SCTR apporte par ailleurs son soutien technique à l'étude de l'électrification de l'avenue des Champs-Montants, sur laquelle serait déviée la ligne 107, conformément à l'avis positif de la Confédération sur cette mesure du projet d'agglomération 1<sup>ère</sup> génération.

À La Chaux-de-Fonds, la coopération concerne l'étude de la desserte de la zone d'activités du Crêt-du-Locle. La ligne 305 depuis la gare de La Chaux-de-Fonds n'est que peu empruntée; cependant, la demande des entreprises est forte. Un mandat commun de la Ville et du SCTR a donc été attribué de manière à étudier les pistes d'optimisation de l'adéquation offre/demande.

En prévision des modifications des horaires ferroviaires à compter de décembre 2015 causés par le projet Léman 2030, un groupe de travail a été créé qui réunit les élus des communes de Val-de-Ruz, Rochefort, Neuchâtel, Corcelles, Peseux, Milvignes. Il s'agit d'adapter le réseau bus à la future offre ferroviaire, en tenant compte des besoins des populations concernées. Les incertitudes sur la desserte ferroviaire subsistent néanmoins.



### ***Relation transfrontalière (Taskforce, pérennisation des TER)***

Une Taskforce transfrontalière a été mise sur pied sous la responsabilité directe du comité de pilotage franco-suisse entre le Ministère des transports (DGITM) et l'Office fédéral des transports (OFT). La conduite de la Taskforce a été donnée au canton de Neuchâtel avec la participation de l'OFT, la DREAL, la Région Franche-Comté, les CFF, la SNCF, RFF. Une solution constituant à doubler les balises Signum en sortie de gare du Locle direction de La Chaux-de-Fonds a finalement été trouvée fin 2014. Les coûts sont cependant entièrement à la charge du canton de Neuchâtel. Le prochain défi s'annonce déjà pour 2017 au moment de la migration du système Signum/ ZUB sur l'ETCS Level 1.

Une conférence de presse a été organisée par le Canton et la Région Franche-Comté le 30 juin 2014 au Locle afin d'exposer la stratégie commune sur la desserte ferroviaire transfrontalière.

### ***Horaire 2016 (choix de l'horaire, reprise du lead par le canton)***

Début janvier 2014, l'Office fédéral des transports, les CFF et le canton signaient une déclaration d'intention pour la mise en œuvre de la variante "V1A1" pour les horaires 2016. Cette variante permet d'offrir une cadence à la demi-heure en train régio-express entre Le Locle – La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel diamétralisé une fois par heure en direction de Berne ainsi que la cadence à la demi-heure entre Buttes et Neuchâtel. Le service des transports a depuis repris la direction du groupe de travail. La mise en œuvre de cette variante s'avère complexe. En effet, les relations La Chaux-de-Fonds – Berne via Neuchâtel sans changement imposent une collaboration entre les deux entreprises concurrentes CFF et BLS, chacune des entreprises étant concessionnaire sur un tronçon du trajet. De plus, l'analyse technique de l'offre a démontré des difficultés de tenue des horaires qui passent par une augmentation des vitesses de circulation de 95 à 110 km/h. Plusieurs tests in-situ ont été réalisés courant 2014 et ont démontré la faisabilité technique de cette offre avec toutefois des risques d'instabilité en cas de mauvaises conditions d'adhérence. Le groupe de travail poursuit les travaux en 2015 par la recherche d'amélioration de stabilité qui pourrait passer par l'engagement de matériel roulant plus performant. Une décision définitive est attendue au printemps 2015.

### ***Position du canton au sein du Comité directeur d'Onde Verte***

Les discussions entre le SCTR et le CoDir d'Onde Verte concernant la place du canton au sein de cette entité se sont poursuivies en 2014. Le canton a répété son intention d'intégrer le Codir de manière permanente avec un droit de vote sur les décisions d'ordre stratégique et financier. La convention liant l'Etat à la CTNE et le contrat constitutif devront être revisités dans ce sens.

### ***FAIF, Prodes 2030 (groupe de travail régional, espace de planification Arc Jura)***

Le 9 février 2014, le peuple suisse acceptait le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est dorénavant inscrit dans la Constitution fédérale.

Conformément au message, l'OFT a mandaté les cantons suisses pour déposer leurs besoins pour la prochaine étape d'aménagement 2030 (PRODES 2030) jusqu'au 23 novembre 2014. Intégré à la région de planification de suisse occidentale (CTSO) qui réunit les cantons de BE, JU, FR, VD, GE, VS et NE), le service des transports a dirigé le groupe de travail de l'espace de planification de l'Arc jurassien. Ce dernier avait pour tâches de déposer les besoins des cantons de BE, JU et NE auprès de l'OFT dans le périmètre allant du Littoral neuchâtelois aux Montagnes neuchâteloises jusqu'à Glovelier dans le Jura et jusqu'à Bienne pour le Jura bernois.

Assisté par un bureau d'ingénieur spécialisé dans les problèmes ferroviaires, le groupe de travail a déposé son rapport dans les délais auprès de l'OFT. La mesure phare de l'EP arc jura, soutenue d'ailleurs par tous les cantons de suisse occidentale, propose une ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel qui permet une cadence au ¼ heure avec un temps de parcours inférieur à 14 minutes.

## **1.6. Perspectives 2015**

### ***Négociation des indemnités***

Des appels d'offre ont été envoyés à chaque entreprise pour les années horaire 2016 et 2017. Les entreprises doivent livrer au 30 avril 2015 leur première version d'offre contraignante. Un nouveau round de négociations débutera à cette date.

### ***Modification LTP***

Les coûts d'exploitation, de maintien, et de l'extension des infrastructures ferroviaires seront couverts à l'avenir par un fonds unique, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). L'entrée en vigueur du FIF au niveau fédéral est prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Suite à ces changements au niveau fédéral est né le besoin d'amender la loi cantonale sur les transports publics (LTP). La modification principale est le paiement forfaitaire du canton au FIF avec la participation financière conjointe des communes. D'autres modifications moins structurantes sont prévues comme l'adaptation du niveau de cofinancement de l'Etat aux lignes à l'essai, la notion des critères de performances minimaux ainsi que de l'approbation de l'acquisition de matériel roulant.

### ***Mise en œuvre de l'horaire 2016***

Les travaux de mise en œuvre de l'horaire ferroviaire V1A1 se poursuivent bien entendu en 2015. Également concernées par ces aménagements d'horaire, toutes les lignes de bus en correspondance dans les principales gares doivent être adaptées. Mai - juin 2015, la consultation publique officielle des horaires permettra de s'assurer de l'adéquation entre les modifications et les besoins de la clientèle. Une solution pour le financement des cadences ferroviaires à la ½ heure doit encore être trouvée avec l'Office fédéral des transports et les entreprises qui exploiteront ces lignes. Une première estimation des besoins supplémentaires atteint 6 à 7 millions d'indemnités à partager entre la Confédération, le canton et les communes. En lien aux conditions budgétaires strictes, les possibilités de développement des lignes de bus sont plus que limitées.

### ***Liaison La Chaux-de-Fonds – Morteau (migration en ETCS L1 dès 2017)***

Sous l'égide des États suisse et français, la taskforce Morteau – La Chaux-de-Fonds constituée des deux États, de la Région Franche-Comté, de la SNCF, de RFF, des CFF et du canton de Neuchâtel a reçu le mandat pour pérenniser ces liaisons essentielles. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le réseau ferroviaire suisse passera au système européen de contrôle de circulation des trains (ETCS). Tous les trains doivent être équipés de balises qui reconnaissent ce nouveau système. Les rames françaises X73500 sont équipées de l'ancien système suisse de sécurité Signum. Elles ne seront plus autorisées à circuler sur le réseau suisse. Plusieurs pistes sont à l'étude. La plus prometteuse consiste à installer le système français KVB jusqu'à La Chaux-de-Fonds. Elle permettrait d'autoriser la circulation sur cet axe de tous types de rames françaises, y compris des automotrices à grande capacité. Une autre solution serait de laisser le système Signum en exploitation exclusivement pour les trains TER. Les études doivent permettre d'en estimer les coûts et de proposer des solutions de financement.

### ***Suivi de l'évaluation des mesures Prodes 2030***