

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
à l'appui
d'un 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**

(Du 24 octobre 2018)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

L'achat de rames d'occasion des Appenzeller Bahnen par l'entreprise exploitante transN permettra de mettre à disposition des usagers du matériel roulant conforme à la loi fédérale sur les handicapés (LHand) dont la date limite de mise en œuvre est fixée à 2023. La subvention d'investissement du canton de 1,66 million de francs permettra de déclencher une aide similaire de la Confédération. Le reste du financement sera apporté par un emprunt de transN auprès d'un institut bancaire et facturé aux commanditaires via les indemnités de transports.

1. INTRODUCTION

1.1 Descriptif de la ligne du Littorail

La ligne ferroviaire à voie métrique Neuchâtel – Boudry dessert les communes du Littoral ouest. Sa force consiste en ses gares idéalement situées aux centre des villages du bord du lac et permettant un accès direct au centre-ville de Neuchâtel. Exploitée par l'entreprise de transport publics transN, elle est longue de 8.8 kilomètres, à simple voie, avec 11 haltes intermédiaires dont quatre points de croisement à Port-de-Serrières, Auvernier, Colombier et Areuse.



Figure 1 : schéma de la ligne du Littorail

La desserte est à la cadence ¼ heure en heures de pointes et aux 20 minutes en heures creuses en semaine et le weekend. La fréquentation sur le tronçon de ligne le plus chargé est de 4'300 voyageurs par jour ouvrable entre Champ-Bougin et La Place Pury. Ceci est élevé et s'explique par le positionnement idéal des haltes. La croissance annuelle de la demande est également importante de l'ordre de 3.5%.

Les indemnités s'élèvent à environ 2,5 millions de francs pris en charges pour moitié par la Confédération et l'autre moitié par le canton et les communes (60% / 40%).

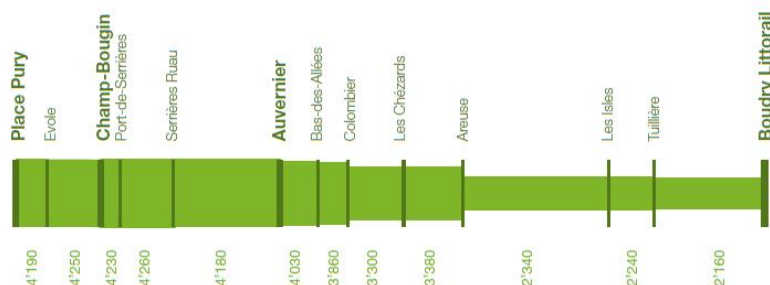


Figure 2 : Nombre de voyageurs par tronçon et par jours ouvrables

2. MATÉRIEL ROULANT

2.1 Matériel roulant actuel

Le matériel roulant actuel qui date des années 80 est composé de six automotrices et quatre voitures pilotes. La composition standard en exploitation est d'une automotrice couplée avec une voiture pilote permettant d'offrir au total 88 places assises et 84 places debout soit un total de 172 places. En heures de pointes, une automotrice supplémentaire est rajoutée amenant la capacité totale à 256 places (130 assises et 126 debout). La cadence au ¼ heure nécessite trois trains simultanément en exploitation.

Les rames dites à plancher haut ne permettent pas un accès à niveau pour les personnes à mobilité réduite. Conformément à la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand), une mise œuvre au plus tard d'ici fin 2023 est nécessaire.

De plus, l'obsolescence grandissante des rames induit une diminution de la disponibilité et une forte augmentation des coûts d'entretien. La VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) possède également ce type de matériel roulant et effectue la maintenance de certains composants pour transN. Ce service n'est pas garanti à terme car la VBZ remplace actuellement ce type de rames.



Figure 3 : Rames du Littorail actuelles (Tram 2000)

2.2 Achat de matériel roulant d'occasion

Afin de se mettre en conformité avec la LHand et de diminuer les coûts d'entretien, transN a décidé de racheter des rames d'occasion à l'entreprise de transport Appenzeller Bahnen. Les rames des Appenzeller Bahnen seront livrées courant 2019 entièrement révisées.

Les rames seront également réaménagées pour répondre à la demande future. La capacité limitée des compositions constitue un point de vigilance. Pour cette raison, l'espace attenant aux portes sera libre d'obstacle. Des sièges strapontins seront installés. La longueur d'une rame est de 37 mètres avec trois portes.

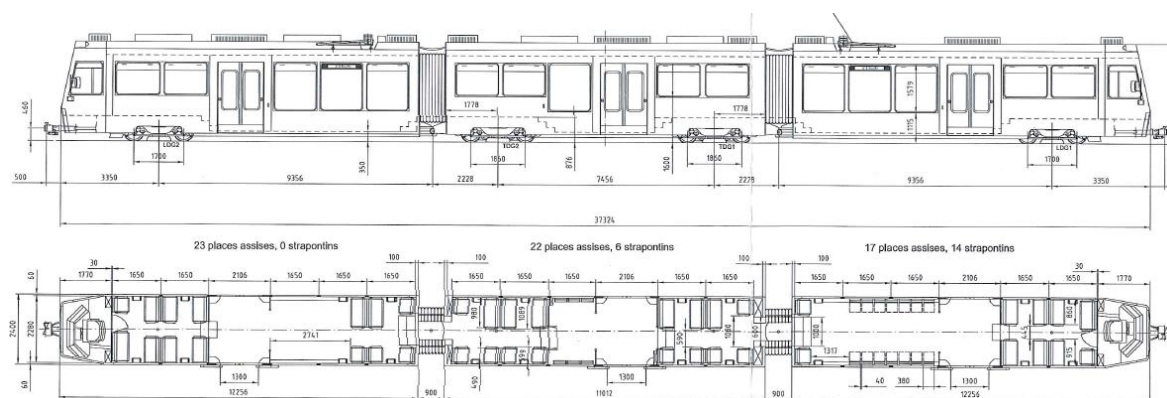


Figure 4 : Rames des Appenzeller Bahnen (avec réaménagement intérieur)

2.3 Capacité pour répondre à la demande

La fréquentation maximale à l'heure de pointe du matin est de 514 personnes réparties sur les quatre courses. La course de 7h25 au départ de Boudry est particulièrement chargée puisqu'elle atteint une moyenne de 260 voyageurs. La capacité des rames Appenzeller Bahnen se monte à 204 personnes, soit une capacité insuffisante pour l'hyperpointe.

Afin de pallier ce problème de capacité, le canton a demandé à transN la mise en œuvre d'un train directionnel supplémentaire entre Boudry et Neuchâtel. Ce train circulera en plus de la cadence au ¼ heure déjà actuellement disponible aux heures de pointes. Le besoin total est donc de cinq rames. Trois pour produire la cadence au ¼ heure, une rame pour le renfort du matin et une de réserve.

3. INFRASTRUCTURE

3.1 Système de sécurité

Le matériel roulant actuel du Littorail n'est pas équipé d'un système de sécurité moderne. Seul le franchissement intempestif d'un signal d'entrée est contrôlé. L'Office fédéral des transports (OFT) exige maintenant des entreprises de transport l'installation de système de sécurité permettant le contrôle de la vitesse du train ainsi que de son freinage. Il convient donc d'équiper les rames Appenzeller Bahnen avec ces nouveaux standards. Pour cela des équipements fixes sur les voies sont également nécessaires et sont financés par la Confédération via la convention sur les prestations. Les travaux sont planifiés par transN pour 2019. Cette problématique est indépendante du remplacement du matériel roulant.

3.2 Mise aux normes handicapées des quais (LHand)

Pour permettre une entrée à niveau dans les trains, les quais des haltes de la ligne du Littorail devront être réhaussés. Des travaux importants seront par conséquent entrepris ces prochaines années. Le financement sera à la charge de la convention sur les prestations financée par la Confédération. Le délai pour la mise en compatibilité handicapée est 2023. Cet investissement est ainsi une contribution à la concrétisation de la motion populaire 14.173 « Pour une véritable politique cantonale en matière d'égalité pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite ».

4. IMPACT FINANCIER SUR LES COMPTES DE L'ÉTAT

4.1 Financement partiel via le fonds LHand de la Confédération

La Confédération a conditionné l'acquisition des rames Appenzeller Bahnen à une participation financière via son fonds LHand. Le montant réservé est de 1'666'666 francs TTC. Cela suppose cependant que le canton apporte la même somme. Ce montant fait précisément l'objet de la présente demande de crédit d'engagement. Le versement de la part cantonale est une condition obligatoire pour déclencher la part fédérale.

4.2 Financement du solde via les indemnités annuelles

Les coûts subséquents (solde après déduction des 3,33 millions de francs) seront intégrés aux offres financières de transport commandées conjointement par le canton et la Confédération. Le coût d'acquisition des rames est de 8'000'000 francs HT. La durée d'amortissement des rames validée par la Confédération est de 10 ans. Avec le versement des aides financières du fonds LHand à hauteur de 3'086'415 francs HT (soit 3'333'333 francs TTC), la valeur de l'immobilisation à amortir ne sera plus que de 4'913'585 francs pour une durée d'amortissement de 10 ans, soit 491'358 francs par an.

Les charges d'intérêts annuelles, en raison de l'emprunt par transN pour le solde, viennent s'ajouter à ce montant. Ces charges annuelles sont de 50'000 francs (taux d'intérêt de 1%).

4.3 Impact sur les Indemnités versées par l'État

Actuellement les rames du Littorail sont complètement amorties et les indemnités annuelles ne tiennent compte que de l'entretien du matériel. Avec les rames Appenzeller Bahnen, l'augmentation d'indemnités pour l'amortissement et charges d'intérêts sera compensée par la diminution des coûts d'entretien. Les planifications financières de transN montrent une diminution des frais d'entretien de 579'000 francs. Il s'agit néanmoins de montants encore provisoires. Au final, la différence du besoin en indemnités sera donc faible, les coûts fixes d'investissement supplémentaires (541'358 francs) seront compensés par la diminution des frais d'entretien mentionnée ci-dessus. Selon la procédure de commande du trafic régional voyageurs, des offres biennales contraignantes pour les années 2020-2021 doivent être transmises par transN à la fin du mois d'avril 2019, c'est à cette échéance que sera connu l'impact exact sur les indemnités. Il est donc recommandé au Grand Conseil de valider la demande de crédit d'engagement d'investissement ci-dessous.

5. FINANCEMENT

Le tableau récapitule les incidences financières sur le compte de résultats en regard des besoins d'investissement annoncés.

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)	2019	2020	2021	2022	2023
Compte des investissements :					
Dépenses (tranches annuelles)	1'666'666				
- Recettes					
[1] Dépenses nettes	1'666'666				
Compte de fonctionnement :					
Amortissements (10 années)	166'667	166'667	166'667	166'667	166'667
[2] Total charges nettes	166'667	166'667	166'667	166'667	166'667
Compte de financement :					
[3] Solde *	1'666'666	0	0	0	0

Tableau 2 : Impact financier du versement des aides financières LHand

À l'annexe 2 de la RLFinEC, il n'est pas prévu de durée d'amortissement pour le matériel roulant ferroviaire. La durée d'amortissement considérée par transN, sur demande de l'Office fédéral des transports, est de 10 ans pour ce matériel roulant. Les subventions à l'investissement seront amorties sur la même durée. La mise en service des rames devrait intervenir en 2019.

6. REDRESSEMENT DES FINANCES ET RÉFORMES DE L'ÉTAT

Il n'y a pas d'impact sur les réformes de l'État. Le prix d'achat des rames Appenzeller Bahnen, négocié à la baisse, contribue à contenir le niveau des indemnités de transports du canton.

7. CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL ET POUR LES COMMUNES

Il n'y a pas de conséquence sur le personnel et les communes. L'acquisition des rames Appenzeller Bahnen, avec utilisation du fonds LHand demandée par la Confédération, permet de limiter le besoin en indemnités annuelles. Cela profite également aux communes via leur participation au pot-commun. Le Conseil d'État renonce à faire participer les communes aux coûts d'amortissements comptables générés par cet investissement de 1,66 million de francs. Les amortissements résultant du solde de 4,91 millions des francs seront mis au pot-commun selon l'usage.

8. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application de l'article 57, alinéa 3 de la Constitution neuchâteloise, et de l'article 36, lettre a de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, le présent décret entraînant une dépense unique de moins de 7 millions de francs, il doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil.

9. RECOMMANDATION DU CONSEIL D'ÉTAT

L'achat de rames d'occasion pour le Littorail est nécessaire pour la mise en conformité LHand et remplacer un matériel devenu obsolète. Les coûts croissants de l'entretien pourront ainsi être maîtrisés. Le passage aux investissements pour 1,66 million de francs est une condition imposée par l'Office fédéral des transports. Cela permet d'assurer le cofinancement de la Confédération.

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

Neuchâtel, le 24 octobre 2018

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

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

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

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

sur la proposition du Conseil d'État, du 24 octobre 2018,

décède :

Article premier Un crédit d'engagement de 1'666'700 francs est accordé au Conseil d'État pour assurer le financement de la part cantonale des aides financières LHand pour l'achat de rames pour la ligne ferroviaire du Littorail.

Art. 2 L'utilisation du crédit est liée à la condition que la Confédération verse des aides financières pour ces rames pour un montant équivalent, soit 1'666'700 francs.

Art. 3 Le Conseil d'État 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 de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, et de son règlement général d'exécution.

Art. 5 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président,

La secrétaire générale,