



Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 3'800'000.- pour la construction d'une halte ferroviaire La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois dont CHF 1'837'000.- d'investissement net

du 10 avril 2024

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Madame la présidente,
Mesdames, Messieurs,

Contexte

Le secteur "sud de la ville", identifié par le projet de territoire communal, est caractérisé par un environnement paysager de qualité (vallées des Petites et Grandes-Crosettes), césuré par des axes routiers très fréquentés et plusieurs lignes ferroviaires. Les quartiers du Cerisier et de l'Orée-du-Bois connaissent un développement important qui devrait être achevé à court terme. Il y a actuellement environ 1'350 habitant-e-s et 500 emplois dans ces quartiers, respectivement 1'520 habitant-e-s et 700 emplois dans un rayon d'un kilomètre du centre de ces quartiers.

Ce secteur va subir une profonde mutation ces prochaines années avec la réalisation des infrastructures routières (N20 et H18) et, à plus long terme, l'urbanisation des terrains situés au nord du giratoire du Bas-du-Reymond en privilégiant une vocation économique, notamment avec l'implantation d'une entreprise à haute valeur ajoutée avec une architecture de qualité (porte d'entrée de la ville). Cette urbanisation ne pourra être envisagée qu'après la réalisation de la N20, du fait que ces terrains sont dans les emprises provisoires de celle-ci (horizon 2040).

Dans ce contexte, la future gare de La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois (nom validé par la commission de toponymie lors de sa séance du 18 mars), répond à un besoin avéré actuel et doit jouer un rôle stratégique pour les projets en cours et à venir dans le secteur "sud de la ville". À cela, il convient d'ajouter l'attractivité qu'aurait cette gare pour le futur site principal de Viteos qui comptera plus de 200 collaborateurs dans le secteur.

Par ailleurs, la création de cette gare va permettre d'accroître fortement l'attractivité de la ligne 222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel en augmentant significativement le nombre d'usagers potentiels. Cette nouvelle offre va permettre de pérenniser cette ligne et d'envisager le passage à une cadence à la demi-heure.

Historique du projet

Nom du site et de la halte

La commission de toponymie a préféré le nom Orée-du-Bois, plus esthétique et poétique que les noms des deux autres quartiers du secteur que sont Malakoff et Le Cerisier. Cette décision s'explique également par le fait que la halte sera accessible par la route du même nom, que l'arrêt de bus le plus proche est également nommé "Orée-du-Bois" et que des trois quartiers, c'est celui-ci qui est le plus peuplé.

Le nom "Orée-du-Bois" est une toponymie d'usage donnée à ce quartier parce qu'il est proche de la forêt. C'est en 1973 que les autorités ont pris la décision de nommer officiellement certains lieux-dits. Cette nouvelle répartition a tenu compte des noms utilisés dans la pratique. On peut lire dans L'Impartial du 20 février 1973 (extrait de l'article) :

"De nouvelles dispositions viennent d'être prises par les autorités communales. Elles concernent la rue de l'Hôtel-de-Ville, le Reymond, l'Orée-du-Bois, le Cerisier et le Mont-Cornu. Ainsi, la rue de l'Hôtel-de-Ville sera prolongée jusqu'à la Malakoff (jusqu'ici Petites et Grandes-Crosettes). Ce secteur comprend neuf maisons d'habitation et vingt-trois constructions diverses. Du bas du Reymond jusqu'à la Main-de-La Sagne, les maisons en bordure de la route cantonale seront sous l'appellation officielle de route du Reymond. Cette nouvelle nomination concerne douze maisons d'habitation et dix-sept constructions diverses. Au-dessus de la Malakoff, le nouveau quartier qui comprendra trente-trois maisons dont une partie sont déjà en construction reçoit la désignation d'Orée-du-Bois."

Projet PRODES 2030/35

En 2015, dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire 2030-2035 (PRODES 2030/2035), le Canton avait déposé un projet pour la création d'une nouvelle halte ferroviaire nommée Malakoff à l'époque. En effet, un potentiel de développement important des quartiers de l'Orée-du-Bois et du Cerisier était confirmé et un développement rapide de la halte était attendu.

La nouvelle halte se situe entre les haltes Le Grenier et Le Reymond. La suppression de cette dernière était déjà envisagée dans le projet qui prévoyait des rampes à 10% ainsi qu'une passerelle pour accéder à la voie transN depuis la route de l'Orée-du-Bois pour un coût estimé, à l'époque, à CHF 1'006'000.-.

Malheureusement, la proposition n'a pas été retenue par l'évaluation de l'Office fédéral des transports (OFT) du 31 octobre 2018 (OFT, PRODES, étape d'aménagement 2030/35, Rapport d'évaluation des modules du 31 octobre 2018) qui a considéré que la nouvelle halte présentait un rapport coûts-utilité inférieur aux exigences. Le projet ne sera donc pas financé par la Confédération dans le programme 2030/35. Il faudra proposer cette halte dans les prochains programmes pour espérer toucher un financement fédéral a posteriori.

Or, les prévisions d'augmentation de la population et des emplois dans le secteur de la nouvelle halte à l'horizon 2030, qui ont été utilisées pour l'évaluation de l'OFT, sont déjà largement dépassées aujourd'hui et les chiffres vont encore augmenter, ce qui nous amène à conclure que les points de potentiels de cette halte ont été sous-évalués.

Projet de mise en conformité de la halte ferroviaire Le Reymond

En 2021, l'OFT et les Transports publics neuchâtelois (transN) ont présenté un projet de mise aux normes de la halte Le Reymond devisé à CHF 800'000.-. Le Conseil communal a préavisé négativement ce projet en raison de la faible fréquentation actuelle et future et a demandé le déplacement de la halte selon le projet PRODES 2030/2035.

Projet de nouvelle halte 2021-2022

Après discussion, l'OFT a donné son accord pour transférer les CHF 800'000.- alloués à la mise aux normes LHand de la halte Le Reymond pour la création d'une nouvelle halte nommée Malakoff à l'époque et a retiré son projet de mise aux normes de la halte Le Reymond.

Une étude préliminaire avec différentes options a été effectuée, notamment pour estimer les coûts TTC (+30%) et limiter les risques d'oppositions par la suite. Les trois options présentées sont les suivantes :

- Option 1. "mini", devisée à CHF 1'440'000.-, comprenant uniquement un quai, un accès par des escaliers et une rampe à 10% par le passage inférieur routier (PI) de Malakoff.
- Option 2. "passerelle", à CHF 1'990'000.-, prévoyant un accès par la route de l'Orée-du-Bois au moyen d'une passerelle au-dessus des voies comme dans le projet PRODES 2030.
- Option 3. "passage inférieur", à CHF 1'720'000.-, prévoyant un accès par un PI depuis la route de l'Orée-du-Bois avec une rampe et un escalier pour l'accès au quai.

La Ville et le Canton ont privilégié le projet de la nouvelle halte avec l'option 3 qui présente la meilleure attractivité pour les usager·ère·s potentiel·le·s.

Projet de nouvelle halte 2023

En 2023, l'option 3 "passage inférieur" a été étudiée plus en détail et affinée. Deux variantes de cette option ont été développées.

Variante "ascenseur(s) à 3 paliers sans rampe d'accès au quai"

Cette variante comprend, à court terme, la construction de 2 ascenseurs depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville avec une passerelle d'accès au quai (CHF 2.5 mio TTC) et la construction du PI ultérieurement et simultanément à l'interruption de la ligne pour la construction de la ligne directe (CHF 1.4 mio TTC), soit au total CHF 3'900'000.-. Si les travaux ne sont pas coordonnés avec l'interruption de la ligne, il faut compter CHF 400'000.- de plus pour l'offre de substitution de 16 à 20 jours. Avec un seul ascenseur, le coût est diminué de CHF 150'000.-.

Les avantages de cette variante résident dans un accès supplémentaire par la rue de l'Hôtel-de-Ville pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et pour le stationnement des vélos, dans l'absence de déneigement de la rampe d'accès au quai et dans un cheminement plus direct pour les PMR. Par contre, elle implique le désavantage de la maintenance mécanique, de la passerelle d'accès au quai et présente un ouvrage plus imposant.

Variante de base "passage inférieur réalisé simultanément à la gare avec rampe à 10% sans accès depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville"

Cette variante comprend un PI depuis la rue de l'Orée-du Bois et une rampe d'accès au quai de 10% pour un total de CHF 3'800'000.-. Une variante avec une rampe à 6% augmenterait les coûts de CHF 650'000.-. Les avantages de cette variante sont l'absence de maintenance mécanique et un ouvrage plus léger. Le désavantage réside dans le déneigement de la rampe d'accès au quai à la charge de transN et de l'amorce du PI à charge de la Ville.

Une variante avec ascenseur depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville en plus du PI depuis la route de l'Orée-du-Bois, et sans rampe d'accès au quai, offrirait certains avantages en termes d'accessibilité PMR, mais elle coûterait environ CHF 400'000.- de plus.

La variante PI sans ascenseur avec rampe à 10% est considérée comme satisfaisante et est plus avantageuse économiquement. Cette dernière variante a ainsi été retenue.

Projet retenu

Emplacement

L'emplacement de la gare a été décidé conjointement avec le Service cantonal des transports (SCTR) et transN, avec une implantation le long de la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel, juste après le PI routier de Malakoff entre la rue de l'Hôtel-de-Ville et la route de l'Orée-du-Bois.

Infrastructures prévues

Le projet ferroviaire prévoit :

- La construction d'un nouveau quai sur une longueur de 50 m le long de la voie transN 222, côté sud, avec une bordure de 35 cm au-dessus du plan de roulement et une largeur totale minimale de 2.84 m (zone de danger comprise) sur toute la longueur, soit 2.31 m de zone sûre.
- L'équipement du quai avec une marquise, un abri, un éclairage standard, des haut-parleurs, un automate à billets, un système d'informations voyageur-euse-s standard et des poubelles.
- La réalisation d'un PI sous les voies CFF et transN, permettant un accès facilité, attractif, direct et de plain-pied depuis la route de l'Orée-du-Bois, mais aussi depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville via l'escalier existant adjacent au mur d'aile nord-est du PI Malakoff.

- Une rampe d'accès au quai d'une largeur de 2.50 m et de pente longitudinale inférieure ou égale à 10%, raccordant le débouché sud du PI à l'arrière du nouveau quai. Les rampes à une pente de 10% doivent être aménagées avec des paliers, conformément à la recommandation de « Architecture sans Obstacles ».
- Une volée d'escalier d'une largeur de 2.00 à 2.50 m, avec un palier intermédiaire, permettant un accès plus direct au quai depuis le nouveau PI.
- Un accès remanié d'une largeur de 2.50 m depuis le débouché nord du nouveau PI en direction de la route de l'Orée-du-Bois, avec une pente de 6% (mais inférieure à 10% en tous les cas).
- Un passage pour piétons, avec zones d'approches conformes sur la rue de l'Orée-du-Bois, permettant de rejoindre le trottoir existant.
- L'aménagement complémentaire d'un escalier dans le prolongement d'un trottoir à réaliser en bordure sud de la rue de l'Orée-du-Bois afin d'améliorer l'accessibilité de la future halte pour le quartier du Cerisier.
- La création d'une aire de stationnement couverte pour les vélos.

À ce stade, le projet ne comprend pas de Park + Ride. Toutefois, la question est à l'étude en fonction des activités futures des entreprises voisines. L'accès piéton le long de la route de l'Orée-du-Bois, par la création d'un trottoir, jusqu'en haut du quartier du Cerisier, doit également faire l'objet d'analyses complémentaires et de discussions avec les propriétaires riverains, car il n'y a pas d'alignement routier dans ce secteur.

Finalement, l'implantation d'un abri à vélos le long de la route de l'Orée-du-Bois devra aussi faire partie des réflexions pour le projet définitif.

Détail des coûts

Devis de la variante - Passage inférieur avec rampe 10%	
TRAVAUX DE CONSTRUCTION	
Travaux en régie	41'000
Essais	27'000
Installations	220'500
Démolition et démontages	16'000
Construction de réseaux enterrés	37'500
Étanchéité d'ouvrage enterrés et de ponts	63'500
Clôture et portails	137'500
Fouilles et terrassements	531'000
Couches de fondation pour surfaces de circulation	21'500
Pavages et bordures	13'000
Chaussées et revêtements	28'000
Voies ferrées	63'000
Canalisation et évacuation des eaux	128'000
Construction en béton coulé sur place	319'000
Marquages	4'000
Construction préfabriquée en béton et en maçonnerie	37'500
Plus-value pour travaux en équipe (10%)	169'000
HONORAIRES ET FRAIS	
Honoraires et frais	400'000
ACQUISITION DE TERRAINS	
Acquisition et utilisation de terrains	65'000
AUTRES POSTES IDENTIFIES AU STADE DE L'AVANT-PROJET	
Provision pour prise en compte des besoins IS	32'500
Ligne de contact (LC) y.c. déclenchement de la ligne	97'000
Installations électriques (BT) / Éclairage	86'500
Équipements (abri voyageur·euse-s, poubelles, BIV, etc.)	125'500
Bus de remplacement (CFF / transN)	324'000
Abri vélos	70'000

RECAPITULATION GENERALE	
TRAVAUX DE CONSTRUCTION	1'856'800
HONORAIRES ET FRAIS	400'000
ACQUISITION DE TERRAINS	65'000
AUTRES COUTS IDENTIFIES AU STADE AVP	735'500
DIVERS ET IMPREVUS (+15%)	458'500
Total HT	3'516'000
TVA (8.1%)	285'000
Total brut arrondi TTC	3'800'000

Financement

Le projet n'ayant pas été retenu par le PRODES 2030/35, le financement de CHF 3'800'000.- doit être assuré par les collectivités publiques locales.

Le Conseil d'État a décidé de plafonner son financement à CHF 700'000.- pour rester dans sa propre compétence et, ainsi, gagner du temps au niveau des procédures budgétaires.

Quant à l'OFT, la part de son financement est de CHF 800'000.-, montant initialement dédié à la mise aux normes de la halte Le Reymond.

Par ailleurs, la Ville peut aussi compter sur la participation du projet d'agglomération à hauteur de CHF 63'000.-, au minimum, soit au total CHF 1'563'000.- de soutiens externes.

Finalement, pour un projet de cette importance relatif aux transports publics, le fonds des mobilités peut être mis à contribution pour un montant de CHF 400'000.-.

L'ensemble du solde du financement sera à la charge de la commune, soit un montant de CHF 1'837'000.-.

Financement	En millions de CHF
Transfert OFT (halte Reymond)	0.8
Mesure projet d'agglomération	0.063
Canton	0.7
Fonds des mobilités	0.4
Ville	1.837
Coûts	3.8

Planning du projet

Les dates clés pour la planification intentionnelle des études et travaux sont résumées comme suit, sous réserve d'un démarrage de la phase de projet d'ouvrage début 2024 :

Phase du projet	Date
Élaboration du projet d'ouvrage / Procédure d'approbation des plans (PAP)	1 ^{er} semestre 2024
Dépôt du dossier v0 PAP à l'OFT	juillet 2024
Dépôt du dossier PAP consolidé à l'OFT	octobre 2024
Procédure PAP – 18 mois	octobre 2024 à mars 2026
Enquête publique	fin 2024 / début 2025
Obtention de la décision d'approbation des plans (DAP)	avril 2026
Échéance du délai de recours	mai 2026
Démarrage des travaux	juin 2026
Travaux avec interruption exploitation CFF	fin juillet/début août 2026 (2 sem.)
Travaux avec interruption exploitation transN	fin juillet/mi-août 2026 (3 sem.)
Achèvement des travaux	novembre 2026
Mise en service	au changement horaire déc. 2026

Analyse du taux de couverture

Selon l'étude préliminaire pour l'estimation du taux de couverture réalisée en 2022, la demande actuelle sur la ligne 222 est de 450 montées par jour du lundi au vendredi pour des recettes annuelles de l'ordre de CHF 500'000.-. Selon cette étude, le taux de couverture de la ligne serait donc de 22.6%. Le taux réel actuel avec les coûts de 2023 est inférieur, mais reste supérieur à 20% (20.5%).

Selon les projections de l'étude précitée, à l'horizon 2025, respectivement à l'horizon de la mise en service de la halte de l'Orée-du-Bois (2027), la demande augmentera de 170 montées par jour, soit environ 140 montées supplémentaires par jour et 30 montées supplémentaires liées au projet de site principal de Viteos SA. Les recettes supplémentaires sont évaluées entre CHF 150'000.- et CHF 270'000.- par an, ce qui élève le taux de couverture à 25.7%.

À l'horizon 2045, sans offre supplémentaire, l'étude estime la demande à environ 230 montées supplémentaires par jour, soit 35% d'augmentation par rapport au potentiel de la mise en service. Les recettes supplémentaires seraient de CHF 200'000.- à CHF 360'000.- par an, pour un taux de couverture projeté de 27.6%.

L'analyse du taux de couverture de la ligne 222 démontre que la création de la halte Orée-du-Bois va permettre d'accroître fortement l'attractivité de la ligne 222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel et que cette nouvelle offre va permettre de pérenniser cette ligne et d'envisager le passage à une cadence à la demi-heure.

Préavis des commissions

Ce rapport a été soumis à la commission des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie (INFRUEN), lors de sa séance du 8 avril 2024, qui l'a préavisé favorablement à l'unanimité des membres présent-e-s.

Ce rapport a été présenté à la commission transports, lors de sa séance du 9 avril 2024.

Conformité au programme de législation

Le présent rapport s'inscrit dans les lignes fixées par le programme de législation, en particulier au niveau de l'axe "Une ville durable aux espaces publics pour tous", dans le sens d'une amélioration de la qualité des transports publics et des infrastructures de mobilité douce.

Il fait aussi écho à l'axe "Une ville qui se construit sur la ville", avec une meilleure attractivité du secteur sud de la ville, en particulier de sa zone d'activité économique actuelle et future ainsi que des quartiers de l'Orée-du-Bois et du Cerisier.

Conséquences sur les finances

L'amortissement sera calculé au taux de 2% (50 ans) sur le total des dépenses d'investissement nettes effectuées par la Ville. Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.5% sur la moitié du montant des dépenses nettes à sa charge.

Amortissements : CHF 1'837'000.- x 2% :	CHF 36'700.-
---	--------------

Intérêts 2,5% sur la moitié du montant des dépenses à la charge de la Ville :	CHF 23'000.-
---	--------------

Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF 59'700.-
---------------------------------------	--------------

Conséquences sur les ressources humaines

Il n'y a pas de conséquence directe sur les ressources humaines de la Ville car le pilotage du projet est assuré par le SCTR puis, dès signature de la convention de financement, par transN. Le Service de l'urbanisme, des mobilités et de l'environnement, ainsi que le Service technique, sont les répondant techniques pour la coordination communale.

Capitale culturelle suisse

Le calendrier prévu pour la mise en service de la halte Orée-du-Bois, à l'introduction de l'horaire 2027, offrira au public une possibilité supplémentaire de se rendre aux manifestations en transport public. Ceci est également un atout supplémentaire en vue de devenir une Capitale culturelle tournée vers l'avenir.

Collaboration intercommunale

Les communes voisines n'ont pas participé directement au projet, mais la collaboration a été intense et constante avec le SCTR et transN.

Éléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

La réalisation de la gare Orée-du-Bois s'inscrit pleinement dans la volonté de favoriser la mobilité durable en utilisant au maximum les transports publics. Ceci permettra de diminuer les nuisances environnementales du fait du report modal sur le train plutôt que les transports individuels motorisés.

b) Aspect social

Une nouvelle gare et ses espaces environnants, en particulier le futur site principal de Viteos ainsi que les quartiers de l'Orée-du-Bois et du Cerisier, est synonyme de mixité des fonctions et de lieux d'échange et de rencontre.

c) Aspect économique

L'ouverture d'une gare ferroviaire est un facteur attractif pour la localisation d'emplois et de nouveaux/elles habitant·e·s et, de ce fait, d'un apport fiscal supplémentaire. Les investissements consentis par la Ville seront importants mais il s'agit aussi de relever les apports financiers des autres partenaires que sont l'État et la Confédération.

d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

La nouvelle halte ferroviaire permettra d'améliorer la qualité de desserte du secteur sud de la ville. Ceci pourra se traduire par une augmentation démographique et d'emplois dans le secteur de la future halte Orée-du-Bois déjà en fort développement.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Madame la présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président

Jean-Daniel Jeanneret

La chancelière

Floriane Mamie

Annexes :

1. Rapport technique d'avant-projet du Service cantonal des transports, du 26 janvier 2024, pour la réalisation d'une nouvelle halte « Malakoff » à La Chaux-de-Fonds sur la ligne ferroviaire transN n°222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel
2. Plans de l'avant-projet de la variante avec passage inférieur
3. Plans de l'avant-projet de la variante avec ascenseur
4. Rapport du projet de nouvelle halte Malakoff pour le programme PRODES 2030 du mois d'octobre 2015

LE CONSEIL GENERAL
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu un rapport du Conseil communal du 10 avril 2024

Vu le préavis de la Commission de gestion des infrastructures, de
l'urbanisme et de l'énergie du 8 avril 2024

arrête :

Article premier.-

Un crédit d'engagement de CHF 3'800'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour la construction de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Orée-du-Bois.

Article 2

Les participations des institutions et collectivités publiques, les prélèvements aux fonds ainsi que les subventions viendront en déduction du crédit.

Article 3

Ce crédit figurera au chapitre 150 "Transports" du compte des investissements.

Article 4

Ce crédit sera amorti au taux de 2% (50 ans).

Article 5

Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

Article 6

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

La présidente

Ilinka Guyot

La secrétaire

Carmen Brossard