



Rapport du Conseil communal

relatif à une demande de crédit de CHF 2'066'500.- pour la participation financière à la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Fiaz

(du 6 juin 2018)

au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

Monsieur le président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Historique

En date du 25 novembre 2010, votre Conseil avait octroyé un crédit de CHF 1'150'000.- pour la participation communale à la réouverture de la gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz et à l'amélioration de ces accès. Ce montant se répartissait de la manière suivante :

- | | | | |
|---|--|------------|------------------------|
| - | Participation de la ville aux études, à la réalisation de la gare et à l'élargissement de la route : | CHF | 840'000.- TTC |
| - | Parking d'échange | CHF | 310'000.- TTC |
| | Total | CHF | 1'150'000.- TTC |

Pour rappel le coût total de la gare avait été estimé de la manière suivante :

- | | | | |
|---|---|-----|-----------------|
| - | Honoraires phase étude | CHF | 260'000.- TTC |
| - | Travaux de réalisation de la gare et de l'élargissement de la voirie y compris honoraires | CHF | 1'690'000.- TTC |

| | | | |
|---|--------------------------|------------|------------------------|
| - | Imprévus (15%) | CHF | 290'000.- TTC |
| | Total des travaux | CHF | 2'240'000.- TTC |

La clé de répartition de 2010 était la suivante :

| | | | |
|---|---|------------|------------------------|
| - | Ville de La Chaux-de-Fonds | CHF | 840'000.- TTC (33%) |
| - | Etat | CHF | 1'155'000.- TTC (45%) |
| - | Confédération (projet d'agglomération) | CHF | 570'000.- TTC (22%) |
| | Total des travaux | CHF | 2'240'000.- TTC |

Pour rappel, le Canton et les CFF avaient participé à hauteur de 64% pour les travaux liés à la gare du Crêt-du-Loclc. La participation cantonale est plus basse et celle des CFF nulle pour la gare de la Fiaz du fait d'une part qu'il ne s'agit pas d'un pôle de développement d'importance cantonale et d'autre part que le projet a été inscrit et reconnu par le premier projet d'agglomération. En soustrayant la part de la Confédération et du Canton, la Ville paiera 32,5% des travaux alors que sa participation était de 36% pour la gare du Crêt-du-Loclc.

Selon l'article 25 alinéa 1 lettre a du Règlement communal sur les finances, le crédit relatif à la gare de la Fiaz a expiré : ¹ *Un crédit d'engagement expire dès que son but est atteint ou que l'autorité compétente l'a annulé. A moins que l'autorité compétente ne prévoie des dispositions contraires lors de son octroi ou ne décide de sa prolongation, le crédit d'engagement expire: a) deux ans après la promulgation de l'arrêté si aucune dépense n'a été engagée.*

Il doit dès lors à nouveau faire l'objet d'une demande au Conseil général. C'est la raison du présent rapport.

Evolution du dossier depuis le crédit de 2010

En février 2011, une convention a été signée entre la Ville, les CFF et l'Etat de Neuchâtel pour régler la prise en charge des frais d'étude du projet de construction et la préparation du dossier pour la procédure fédérale d'approbation des plans.

Le projet a été mis à l'enquête publique du 9 septembre au 10 octobre 2011 et n'a suscité aucune opposition.

L'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé les plans le 25 avril 2012 ce qui équivalait, à l'octroi du permis de construire.

Alors que le Conseil communal pensait que les travaux allaient pouvoir débuter dès l'été 2012, le calendrier de réalisation de cette halte a été retardé de plusieurs années pour plusieurs raisons développées ci-après.

La votation négative du 23 septembre 2012 sur le projet du TransRUN a induit pour le Conseil d'Etat de concentrer les ressources des services de l'Etat sur la recherche d'un nouveau projet cantonal et, de ce fait, de délaissier temporairement la réalisation de la halte de la Fiaz au vu des incertitudes. Ce travail s'est fait à deux niveaux :

- optimisation des horaires qui a conduit à une refonte complète pour l'horaire 2016;
- recherche d'un nouveau projet technique qui a débouché sur la votation positive du 28 février 2016 sur « Mobilité 2030 ».

Le troisième niveau concernait des discussions avec l'Etat français quant à la pérennisation de la circulation des trains français sur le réseau ferré suisse.

Suite au refus de la votation sur le TransRUN, le Service cantonal des transports (SCTR) et les CFF ont recherché à optimiser les horaires. Ce travail a débouché sur la mise en œuvre d'une vraie demi-cadence horaire entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel pour l'horaire 2016 alors que jusqu'en décembre 2015 deux trains se suivaient à quelques minutes d'intervalle. Le projet de la halte de la Fiaz qui avait été accepté par la Confédération en avril 2012 ne prévoyait qu'un seul train par heure qui pouvait s'arrêter dans chaque sens à la halte de la Fiaz. La réalisation de cette gare ne pouvait dès lors pas s'insérer dans l'horaire 2016 qui avait été totalement chamboulé.

La votation positive du 28 février 2016 sur le projet "Mobilité 2030" ainsi que la confirmation de la stabilité, considérée préalablement comme fragile, de l'horaire 2016 ont permis d'envisager à nouveau la réalisation de la gare de la Fiaz.

Une solution technique et financière a pu être trouvée fin 2017 avec l'Etat français sur le système de sécurité afin que les trains français puissent

circuler sur le réseau suisse. Une feuille de route a été signée par la Confédération et l'Etat français.

Ce n'est finalement qu'au début 2018 qu'une nouvelle clé de répartition financière considérant les nouvelles considérations techniques a pu être finalisée entre l'Etat et la Ville de la Chaux-de-Fonds et qui fait l'objet de la présente demande de crédit complémentaire.

Rappel du contexte de la gare

La future gare de La Chaux-de-Fonds – Fiaz, dont le nom pourrait devenir *La Chaux-de-Fonds – Forges* selon la demande de la commission de toponymie, jouera un rôle stratégique ces prochaines années. Selon les calculs faits en 2017, il y a actuellement 5200 habitants et 2150 emplois dans un rayon de 500 mètres, considéré comme le périmètre d'influence d'une gare.

D'ici 2025, l'ensemble du quartier devrait augmenter en termes d'emplois et d'habitants avec le développement du quartier de l'ancienne scierie des Eplatures, la réhabilitation des entrepôts Coop et la requalification des Anciens abattoirs.

Au niveau du tissu industriel, cette infrastructure est indispensable comme mesure d'accompagnement à la politique de stationnement sur le domaine public et aux plans de mobilités que les entreprises ont mis et mettront en place ces prochaines années car elle permet d'élargir la palette d'offres alternatives à la voiture en proposant un report vers le rail.

Projet 2018

La réalisation de la halte de la Fiaz nécessite la réalisation et la mise aux normes d'éléments techniques qui n'avaient pas été relevés par les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre du projet 2010 :

- nécessité d'adapter les passages à niveau (PN) de "Morgarten" et de "Bonne-Fontaine" afin de limiter la durée de fermeture au trafic routier lors de l'arrêt du train à la Fiaz;
- installation d'un nouveau block de sécurité au Crêt-du-Loche;
- la pérennisation de la circulation des trains jusqu'en 2030 sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Besançon nécessite également d'installer le

système de sécurité français KVB (contrôle de vitesse par balises) sur sol suisse entre Le Col-des-Roches et La Chaux-de-Fonds.

Les études menées par le Canton ont permis de consolider le projet et les coûts ont été estimés en décembre 2017 à CHF 8'548'000.- TTC selon le détail suivant :

| | | | | |
|---|-------------------|------------|--------------------|------------------|
| - | Gare | CHF | 2'565'000.- | TTC ¹ |
| - | Passages à niveau | CHF | 2'453'000.- | TTC |
| - | Système KVB | CHF | 530'000.- | TTC |
| - | Block de sécurité | CHF | 3'000'000.- | TTC |
| | Total | CHF | 8'548'000.- | TTC |

Gare

Pour rappel, cette halte a été fermée en 1995, alors dénommée La Chaux-de-Fonds-Ouest, en même temps que celles des Eplatures et du Crêt-du-Loclé. Une relation bus TRN entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds a été créée afin de compenser la fermeture de ces deux haltes. Depuis lors, la halte du Crêt-du-Loclé a été rouverte en 2007.

Le projet de 2010 n'a pas changé. Il prévoit toujours :

- la construction d'un quai à hauteur de 55 cm sur une longueur de 155 m, prolongeable ultérieurement à 230 m;
- l'équipement du quai avec une marquise, un abri, un éclairage standard, des haut-parleurs, un automate à billets et un système d'informations voyageurs standard;
- la création d'un Bike + Ride de 20 à 30 places, destiné à encourager les déplacements intra-urbains en vélo et développer l'offre de stationnement qui s'y rattache. L'analyse sera faite quant à l'installation d'une station Velospot.

La participation financière forfaitaire de la Ville de La Chaux-de-Fonds telle que négociée reste la même pour le projet 2018, à savoir CHF 840'000.- TTC.

¹ Affinage du projet et prise en compte du renchérissement des coûts de construction depuis le projet 2010 (3,5 % de renchérissement et 7,7 % de TVA).

Adaptation des passages à niveau

Les PN de "Morgarten" et de "Bonne-Fontaine" sont actuellement activés en même temps lors d'un passage d'un train. Avec la construction de la gare de la "Fiaz" entre ces deux PN, le temps de leur fermeture augmenterait au-delà des prescriptions légales. Il est dès lors nécessaire de les adapter car ils ne peuvent pas être fermés au-delà de 150 secondes. En vertu du principe de causalité et de l'article 26 de la Loi fédérale sur les chemins de fer, c'est aux demandeurs de la nouvelle gare qu'il revient de financer les différentes adaptations techniques, à savoir la Ville et l'Etat; ni les CFF, ni l'Office fédéral de transports ne participeront financièrement.

Les passages à niveau ont été changés par les CFF en 2004 dans le cadre du renouvellement de l'enclenchement de La Chaux-de-Fonds. L'amortissement est calculé sur 40 ans.

La Ville a étudié différents scénarii pour tenter de diminuer les coûts :

- Fermeture des PN de "Morgarten" et "Bonne-Fontaine" : cela provoquerait une modification importante du réseau routier en réduisant la perméabilité nord-sud du périmètre de façon sensible. Il y a actuellement 3400 véhicules qui empruntent chaque jour la rue de Morgarten et 1100 respectivement pour le passage de Bonne-Fontaine. En cas de fermeture de ces deux PN, les véhicules seraient contraints d'utiliser le pont du Grillon ou le Grand-Pont, distants de plus de 1800 mètres, pour tous les déplacements traversant la voie ferrée.
- Les itinéraires piétonniers et cyclistes seraient également affectés par la fermeture des deux PN avec un allongement certain des distances et une utilisation d'axes chargés (Boulevard de la Liberté et rue des Crêtets) en termes de trafic et de ce fait peu attractifs et moins sécuritaires.
- Suppression d'un seul PN, probablement celui de Bonne-Fontaine : cette variante a été éliminée au vu des inconvénients mentionnés ci-dessus pour la suppression des deux PN. Le Service d'incendie et de secours (SIS) et la police cantonale utilisent quotidiennement cette route qui est la liaison la plus rapide depuis leur site pour aller sur le nord de la ville. Par ailleurs et surtout, l'économie aurait été moindre car les coûts principaux de l'adaptation de cet équipement sont les études et la reprogrammation des systèmes de sécurité.

- Réalisation d'un passage inférieur sous la voie de chemin de fer : les coûts sont très importants : Bonne-Fontaine : environ CHF 3'100'000.- HT +/- 20% (estimation janvier 2012) sans l'achat de terrain éventuel, les prestations CFF et les travaux des services liés aux conduites et environ CHF 3'830'000.- HT +/- 20 % (estimation janvier 2012) pour la rue de Morgarten avec les mêmes réserves que pour le passage de Bonne-Fontaine.

Les coûts pour la modification des PN ont été estimés à CHF 2,453 mios (coûts 2017).

Les coûts sont répartis à part égale entre la Ville de La Chaux-de-Fonds et le Canton. Ni la Confédération, ni les CFF ne participent du fait que ces adaptations sont liées à la réalisation de la halte de la Fiaz.

| | | | |
|-----------------------------------|------------|--------------------|------------|
| Part Etat de Neuchâtel : | CHF | 1'226'500.- | TTC |
| Part Ville de La Chaux-de-Fonds : | CHF | 1'226'500.- | TTC |
| TOTAL | CHF | 2'453'000.- | TTC |

Systeme KVB

Le système KVB est un équipement de sécurité ferroviaire utilisé par la SNCF pour surveiller et maîtriser la vitesse des trains en temps réel. Ce système a été mis en place après que la SNCF a constaté dans les années 80-90 que 20 % des accidents étaient dus à des dépassements des vitesses. Il n'est pas utilisé par les compagnies de transports suisses.

Le KVB, ou contrôle de vitesse par balises (l'initiale "K" est utilisée à la place du "C" pour ne pas confondre contrôle avec commande), a une installation embarquée dans le train et une installation de terrain. Le système sol transmet, depuis des informations via des balises implantées dans l'axe de la voie, l'état des signaux ou la vitesse limite à respecter. En cabine, le conducteur recueille ces informations par le biais d'un calculateur de contrôle et un écran de visualisation.

En Suisse, les trains suisses utilisent le système de sécurité "European Train Control System (ETCS) Level 1".

Dans le cadre de la feuille de route qui a été signée à l'automne 2017 entre la Confédération et l'Etat français, ce dernier s'est engagé à payer entièrement l'installation du KVB sur le tronçon entre la gare de Morteau et

la gare de La Chaux-de-Fonds. Les travaux ont été estimés à plus de CHF 2 millions avec un point de vigilance pour l'interaction avec les PN.

Cette dérogation à utiliser un système de sécurité autre que l'ETCS sur le réseau ferroviaire suisse a été octroyée par la Confédération jusqu'en 2030. Passé ce délai, il y aura l'obligation pour la Confédération de renégocier avec l'Etat français et la région Bourgogne-Franche Comté pour un passage à l'ETCS.

L'étude faite par la SNCF n'a pris en compte que le réseau existant entre Morteau et La Chaux-de-Fonds. La construction de la gare de la Fiaz nécessite également une adaptation du KVB, estimée à CHF 530'000.-, montant qui sera pris à 100 % en charge par le Canton de Neuchâtel. La région Bourgogne-Franche Comté a inscrit 12 millions d'Euro afin de renouveler l'infrastructure ferroviaire entre Morteau et la frontière franco-suisse dans le cadre du Contrat de plan Etat-région (CPER) 2015-2020 avec l'Etat français

Block de sécurité

Les installations de block sont nécessaires à la sécurité des trains en pleine voie. Elles assurent l'espacement des trains de même sens de marche et sur une voie unique et empêchent d'introduire deux trains de sens opposé sur celle-ci.

Comme écrit précédemment, le projet de la halte de la Fiaz qui a été approuvé par la Confédération en 2012 ne prévoyait l'arrêt que d'un seul train par heure et par sens. La mise en place de l'horaire 2016 a permis d'envisager l'arrêt de deux trains par heure et par sens à la halte de la Fiaz.

Ce changement notable nécessite la pose d'un block de sécurité supplémentaire qui fera l'objet d'une nouvelle procédure de permis de construire auprès de la Confédération, probablement en procédure simplifiée. Si la procédure se déroule sans encombre, ce block sera en fonction au moment de l'entrée en fonction de la halte de la Fiaz. En cas de retard dans la procédure, la desserte possible de la halte de la Fiaz devra faire l'objet d'études complémentaires. L'impact des horaires 2016 et du décalage des TER n'a pas été étudié.

Le coût d'un block de sécurité est chiffré à CHF 3 millions par le SCTR sur la base des études existantes.

Dans le cadre des négociations financières que le Conseil communal a mené ces derniers mois avec le Conseil d'Etat, ce dernier a accepté de prendre 100 % à sa charge et notamment le risque d'un dépassement du devis de CHF 3 millions pour la réalisation du block de sécurité. Le devis de ce block de sécurité n'a pas été consolidé car les CFF ont refusé de prendre position sur le projet tant que la convention de financement n'aura pas été signée entre les partenaires. Les services techniques des CFF ne se mettront au travail que lorsqu'un mandat interne leur aura été donné par leur direction.

Cette convention ne sera signée qu'après la validation des participations financières de la Ville et de l'Etat.

Calendrier

Les travaux de la gare de la Fiaz devront impérativement commencer avant avril 2020 car passé ce délai, il s'agira de recommencer toute la procédure fédérale pour l'octroi du permis de construire. Un prolongement de trois ans en plus du délai de cinq ans a déjà été donné par l'OFT.

Le Grand Conseil sera saisi d'une demande de crédit pour la participation de l'Etat cet automne. Il est important que le Conseil d'Etat puisse indiquer dans son rapport que la participation financière de la Ville de La Chaux-de-Fonds est acquise, c'est la raison du présent rapport pour cette demande de crédit complémentaire.

Dès l'octroi du crédit par le Grand Conseil, le SCTR va entamer les discussions avec la Confédération et les CFF pour la signature d'une convention traitant de la répartition financière et du lancement des travaux. La Ville de La Chaux-de-Fonds sera également cosignataire pour sa participation financière qui sera forfaitaire au vu des incertitudes liées aux coûts du block de sécurité et du KVB.

Les travaux devraient débuter au printemps 2020 pour une entrée en service au changement d'horaire de décembre 2021.

Au niveau de la Ville de La Chaux-de-Fonds, une coordination sera faite par rapport au calendrier de l'entrée en fonction de la gare car il est nécessaire d'aménager la voirie de la rue de Morgarten avec un élargissement de celle-ci pour permettre notamment la réalisation d'un trottoir entre la rue de la Fiaz et le sud du passage à niveau sur le côté ouest de la rue de Morgarten et le complément du trottoir en est. Ces

trottoirs permettront de réaliser des cheminements sécurisés sur un axe très fréquenté par les écoliers.

Risques

Les risques du projet portent essentiellement sur les délais et les coûts.

- Délais : il existe encore des incertitudes techniques sur la mise en œuvre du KVB et sur celle du block. Une mise à l'enquête complémentaire est également une potentielle source de retard. Si nécessaire une première tranche de travaux sera lancée pour tenir les délais fédéraux.
- Surcoûts : cela ne concerne pas la Ville car sa participation est forfaitaire. L'implication limitée des services techniques des CFF à ce stade est une potentielle source de demandes complémentaires.

Respect des lignes prioritaires fixées par le rapport de stratégie globale de législature

Dans le rapport du Conseil communal du 23 novembre 2016 relatif à la stratégie globale à adopter durant la législature 2016-2020 pour faire face au contexte financier, il est mentionné au chapitre 5.6 "*Connexion aux espaces métropolitains*" l'importance d'être relié à un réseau ferroviaire performant. Le projet de la gare de la Fiaz s'inscrit pleinement dans cette vision.

Conséquences sur les finances

L'augmentation de la participation financière de la Ville de La Chaux-de-Fonds à la réalisation de la gare de la Fiaz est importante par rapport au projet voté par le Conseil général de 2010. Ceci doit être mis en lien avec le doublement des arrêts des trains à cette gare ainsi que les nouvelles conditions cadre données par l'horaire 2016. Il s'agit également de relever l'important effort de l'Etat qui prend 100 % à sa charge les installations du block de sécurité et du KVB alors qu'elles sont liées à la gare de la Fiaz et les risques d'un éventuel surcoût du projet.

Au final, la répartition du financement sera la suivante :

| Cofinanceurs | Objets | Participations TTC CHF | Risques |
|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---|
| Ville de La Chaux-de-Fonds | Halte / PN | 2'066'500.- | Participation forfaitaire |
| Confédération | Halte | 570'000.- | Participation forfaitaire |
| Canton | Halte / PN / Block / KVB | 5'911'500.- | Participation non forfaitaire avec prise en charge des risques (et chances) |
| TOTAL | | 8'548'000.- | |

La participation de la Ville comprend ainsi la participation initiale votée en 2010 ainsi que la participation à hauteur de 50 % pour les PN.

En application des taux ressortant du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'Etat et des communes (RLFinEC), la charge financière est calculée sur un taux d'amortissement moyen de 2 %.

Les intérêts sont calculés au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.5 % sur la moitié des dépenses.

Amortissements: CHF 2'066'500.- x 2% : CHF 41'330.-

Intérêts 2.5 % sur la moitié des dépenses à la charge de la Ville : CHF 25'831.-

Soit une charge annuelle moyenne de : CHF 67'161.-

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 les CFF. Le Service d'urbanisme et d'environnement, secteur planification, est le répondant technique pour la coordination communale.

Eléments relatifs au développement durable

a) Aspect environnemental

La réalisation de la gare de la Fiaz 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 quartier de l'ancienne scierie des Eplatures, est synonyme 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 habitants 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 encore plus importants des autres partenaires que sont l'Etat et la Confédération.

d) Conséquences en termes de rayonnement de la Ville

La nouvelle halte ferroviaire permettra d'améliorer les voies de communication de la Métropole horlogère – et du Jura neuchâtelois – vers le Plateau suisse et la France voisine.

Ceci pourra se traduire par une augmentation démographique et d'emplois dans le secteur de la future gare de la Fiaz.

Ce rapport a été présenté à la Commission de gestion des infrastructures, de l'urbanisme et de l'énergie, qui l'a préavisé favorablement à 11 voix pour et 3 abstentions. Ce rapport a été présenté à la Commission consultative des transports, qui l'a préavisé favorablement à 5 voix et 1 abstention.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de bien vouloir voter l'arrêté ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

La présidente

Katia Babey

Le chancelier

Daniel Schwaar

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

Vu un rapport du Conseil communal du 6 juin 2018

Vu le préavis de la Commission de gestion des infrastructures, de
l'urbanisme et de l'énergie du 30 mai 2018

Vu le préavis de la Commission des transports du 4 juin 2018

arrête :

Article premier.- Un crédit d'engagement de CHF 2'066'500.- est accordé au Conseil communal pour la participation financière à la réouverture de la gare ferroviaire de La Chaux-de-Fonds – Fiaz.

Article 2.- Ce crédit figurera au chapitre 150 "Transports" du compte des investissements.

Article 3.- Ce crédit sera amorti au taux de 2 % (50ans).

Article 4.- Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

Article 5.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

| | |
|---------------|---------------------|
| Le président | Le secrétaire |
| Alain Vaucher | Thierry Brechbühler |