

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil  
à l'appui  
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit  
d'engagement de 8'548'000 francs pour la nouvelle halte  
ferroviaire de La Fiaz à l'ouest de La Chaux-de-Fonds**

(Du 9 juillet 2018)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

### **RÉSUMÉ**

*Le projet de la nouvelle halte ferroviaire de La Fiaz, à 1,5 km à l'ouest de la gare de La Chaux-de-Fonds, a été déposé à la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération 1<sup>ère</sup> génération du Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN). Lors de l'évaluation, cette mesure a été sélectionnée en priorité A pour l'étape de réalisation en 2011 – 2014, avec un taux de contribution fédérale de 35 %.*

*Cette nouvelle halte ferroviaire desservira le pôle de développement communal ainsi que des sites d'intérêt communal et cantonal. Pour garantir la cadence à la demi-heure, l'installation d'un block supplémentaire au Crêt-du-Loche est nécessaire. Sans ce système de sécurité additionnel, la desserte serait seulement à l'heure aux heures de pointe.*

*Annoncé formellement en 2005, le projet de halte ferroviaire n'avait à l'époque pas fait l'objet d'un avant-projet. Le coût global du projet est aujourd'hui évalué à 8,54 millions de francs. Il prend en compte les indispensables adaptations des passages à niveaux (2,45 millions de francs), l'implémentation du système de sécurité KVB (0,53 million de francs) et le block supplémentaire du Crêt-du-Loche (3 millions de francs) pour notamment concrétiser la cadence à la demi-heure.*

*Au-delà de sa participation initiale, il a été demandé que la Ville de La Chaux-de-Fonds contribue pour moitié au coût du passage à niveau sur route communale (hors KVB), soit un montant total à sa charge de 2,06 millions de francs. En tenant compte de la contribution fédérale (-0,57 million de francs) et d'un financement de la Ville de La Chaux-de-Fonds (-2,06 millions de francs), il reste un montant net de 5,91 millions de francs à la charge du canton sur un total de 8,548 millions de francs. En conséquence, la demande d'un crédit d'engagement pour 8,548 millions de francs brut (5,911 millions de francs net) est soumise au vote du Grand Conseil.*

*Une convention de financement tripartite (Confédération, CFF et canton) devra être signée et les CFF seront les maîtres de l'ouvrage. La mise en service est prévue courant 2022.*

# 1. PLANIFICATION

## 1.1 Potentiels de développement

Le 21 décembre 2007, le projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération du réseau urbain neuchâtelois (RUN) a été déposé auprès de la Confédération. Il regroupait principalement les projets des Villes de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de Neuchâtel ainsi qu'une partie des communes du Littoral.

Le schéma ci-dessous synthétise le projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération du RUN. Les nouvelles haltes des Éplatures et de Morgarten planifiées en Ville de La Chaux-de-Fonds y figurent.



Figure 1 : Projet RUN (Source : Projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération de 2007)

Initialement nommée "nouvelle gare Morgarten", son appellation a été changée par la suite en halte de "La Fiaz" afin d'éviter des confusions dans les horaires officiels avec la localité de Suisse orientale.

Cette nouvelle halte ferroviaire est prévue à l'ouest du centre-ville de La Chaux-de-Fonds sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle. Son positionnement à 1,5 km de la gare de La Chaux-de-Fonds est indiqué dans la figure ci-dessous.

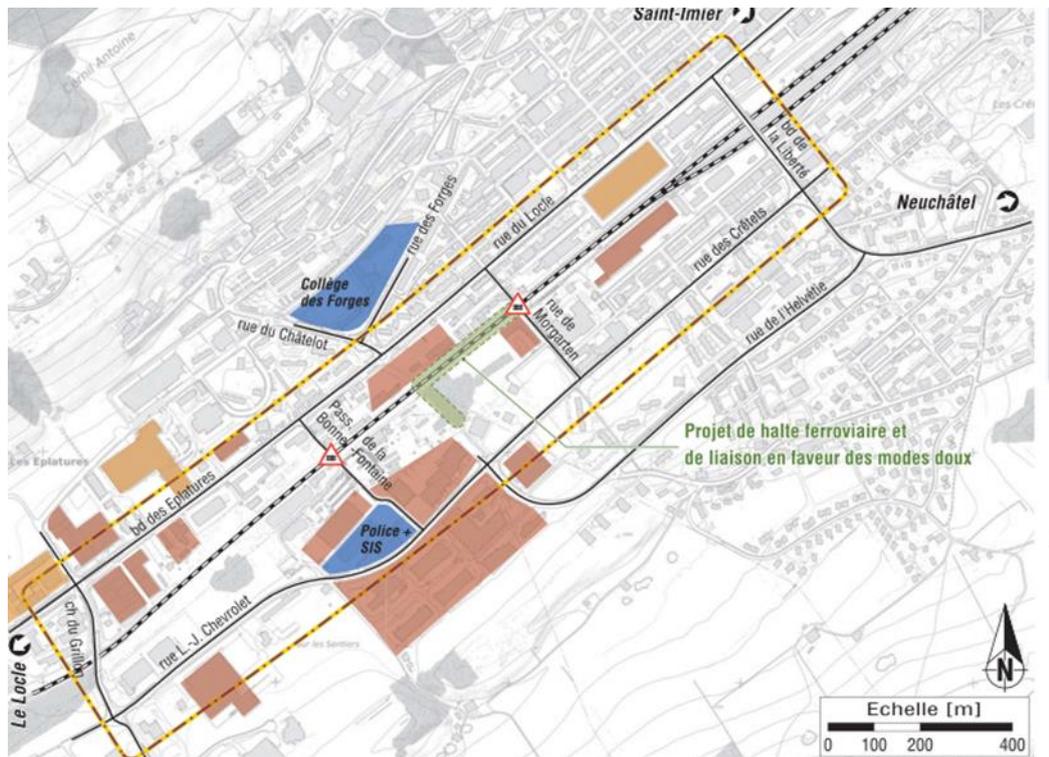


Figure 2 : Positionnement de la halte de La Fiaz (Source : Projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération de 2007)

Selon le nouveau plan directeur cantonal, la nouvelle halte de La Fiaz desservira un pôle de gare et une friche industrielle d'intérêt communal et cantonal, comprenant des quartiers d'habitation (25'000 m<sup>2</sup>) et industriel dans le secteur "Scierie des Éplatures", dont sont prévus 10'000 m<sup>2</sup> de surfaces administratives et 5'000 m<sup>2</sup> pour des surfaces artisanales et commerciales. Le site de Polyexpo (transféré au canton en 2017 au titre de réserve foncière) et les anciens abattoirs sont situés dans le rayon d'influence de la future gare.

En 2012, la Ville de La Chaux-de-Fonds a analysé le nombre d'habitants et d'emplois dans un rayon de 500 m autour des haltes ferroviaires et des zones d'activités et a évalué le potentiel de développement. Pour la halte de La Fiaz, il en ressort les chiffres suivants :

- Situation 2012 : 5'203 habitants, 2'151 emplois, soit 7'354 habitant-emplois
- Horizon 2025 : 5'703 habitants, 2'401 emplois, soit 8'104 habitant-emplois

Le potentiel de développement autour de la gare de La Fiaz est de quelque 12 % en ce qui concerne les emplois et de 10 % pour les habitants. La carte ci-dessous démontre la situation actuelle et le potentiel de développement autour de la halte projetée :

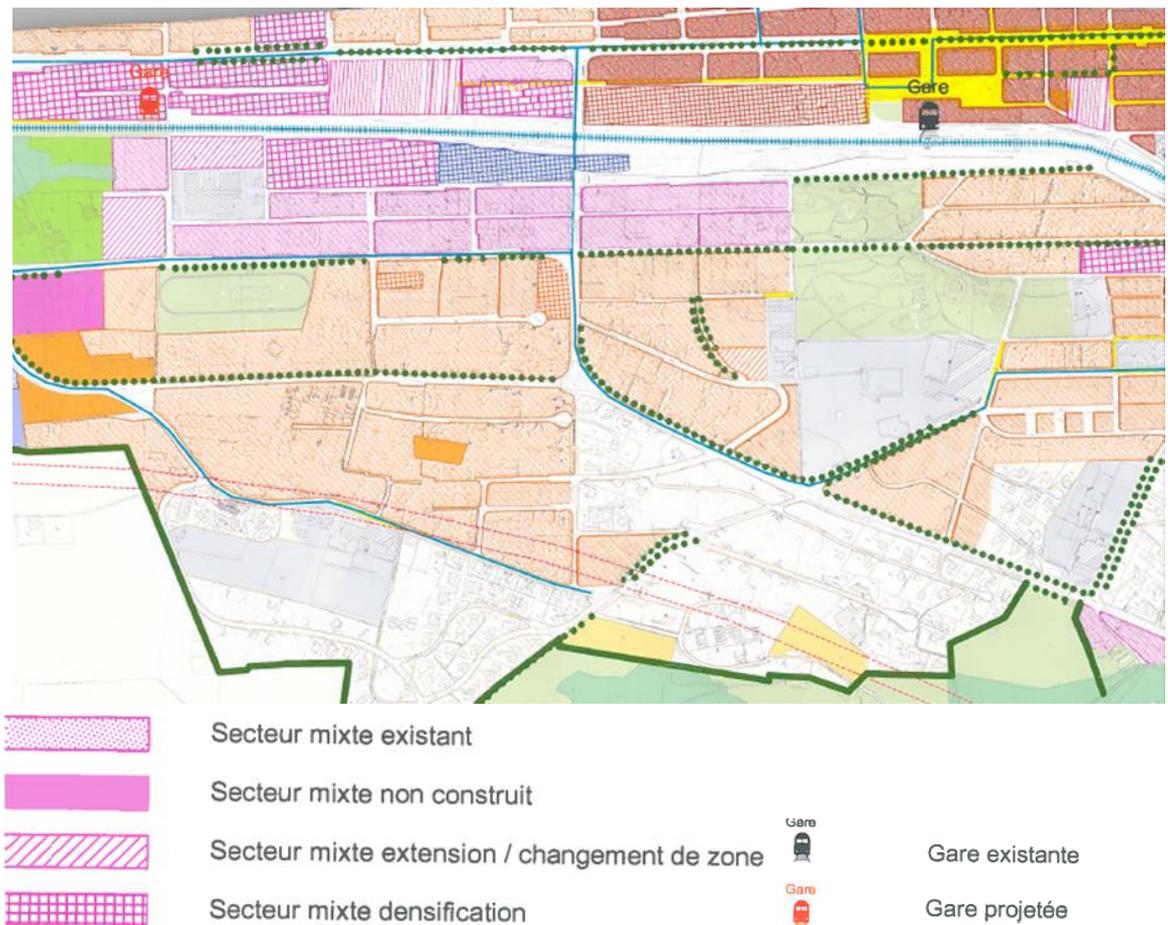


Figure 3 : potentiel de développement autour de la halte de La Fiaz (Source : Ville de La Chaux-de-Fonds)

## 1.2 Mesure du projet d'agglomération

Le projet d'agglomération RUN de première génération a été déposé auprès de la Confédération dans le but d'obtenir un cofinancement fédéral. Ce dernier était prévu dans la loi sur le fonds d'infrastructure et était octroyé pour la réalisation des infrastructures de transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération (à noter que ce n'est plus le cas pour les infrastructures ferroviaires depuis le projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération en raison du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire).

Le taux de contribution de la Confédération aux mesures cofinancées est déterminé en fonction du rapport coût-utilité du projet d'agglomération. Pour le projet d'agglomération RUN de 1<sup>ère</sup> génération, le taux de contribution fédérale a été fixé à 35 %. Ce taux a été stipulé dans l'arrêté fédéral du 21 septembre 2010 sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Les mesures de priorité A doivent avoir un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans. Les mesures en priorité B nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.

Lors de l'évaluation du projet d'agglomération RUN, la mesure "nouvelle gare Morgarten" a été sélectionnée en priorité A. Sa réalisation était subordonnée au projet du TransRUN qui prévoyait une desserte au ¼ heure entre les Villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds. Après le refus du TransRUN en 2012, sa mise en service a été repoussée.

En octobre 2005, la nouvelle gare "Morgarten" a été devisée dans le cadre du projet d'agglomération 1<sup>ère</sup> génération à 1,64 million de francs, hors TVA et renchérissement, avec une contribution fédérale de 0,57 million de francs. L'évaluation de son coût de réalisation n'avait pas fait l'objet ni d'une étude préliminaire ni d'un avant-projet. Elle ne comprenait pas les indispensables adaptations des passages à niveau (2,45 millions de francs), implémentation du système de sécurité KVB (0,53 millions de francs), ni le block supplémentaire au Crêt-du-Loche pour quelque 3 millions de francs. Les coûts précis sont maintenant disponibles mais le cofinancement de 35 % ne s'applique que sur son coût initialement déposé auprès de Confédération. La contribution du projet d'agglomération reste donc à 0,57 million de francs.

### **1.3 Coordination avec Prodes 2030 (FAIF) et Mobilité 2030**

Le système de financement des mesures ferroviaires a changé. Le 9 février 2014, le peuple suisse a accepté le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Les coûts de maintien, d'exploitation et de l'aménagement sont couverts par un fonds unique, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Ce dernier est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Par conséquent, les projets d'agglomération ne financent plus des mesures ferroviaires par le fonds d'infrastructure. Leur financement se fait par le nouveau fonds, le FIF. La halte de La Fiaz reste néanmoins finançable via le projet d'agglomération qui a été déposé avant la mise en place du FIF.

Le programme de développement stratégique de l'infrastructure PRODES 2030/35 définit les prochaines étapes d'aménagement. Dans le périmètre des trois villes figure la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Les projets déposés dans ce cadre représentent l'un des quatre piliers du projet de mobilité Neuchâtel Mobilité 2030. La halte de La Fiaz a été considérée dans les différentes études faites par le canton, l'office fédéral des transports et les CFF, garantissant ainsi la cohérence des infrastructures.

### **1.4 Coordination avec le Plan directeur cantonal (PDC)**

Le plan directeur cantonal fixe les priorités pour l'aménagement de territoire. La réalisation de la halte de La Fiaz est citée dans la fiche de coordination A\_22 et U\_13. La halte est inscrite en tant que pôle de gare et est également inscrite en tant que projet au sens de l'article 5 de l'ordonnance sur l'aménagement de territoire (OAT). Il s'agit d'un projet au sens de l'article 8 alinéa 2 LAT.

### **1.5 Délai de mise en œuvre**

L'accord entre la Confédération et le Canton de Neuchâtel concerne la participation de la Confédération à la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération RUN de 1<sup>ère</sup> génération pour l'étape de financement 2011-2014. Les mesures du projet d'agglomération 1 et 2 doivent être terminées avant 2027 pour obtenir le cofinancement de la Confédération. L'acceptation du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) lors des votations fédérales en février 2017 a permis de pérenniser le financement du fonds d'infrastructure.

## **2. DESSERTE DE LA HALTE DE LA FIAZ**

### **2.1 Planification initiale**

La halte de La Fiaz a été intégrée dans la planification de l'offre ferroviaire dans le cadre du mandat de planification de l'Arc jurassien effectué par les CFF. Il était alors seulement possible de faire arrêter les trains CFF RE, à l'heure, à la halte de La Fiaz en heures de pointe. En effet, dans l'autre demi-heure la capacité était juste suffisante pour faire circuler le TER et le RE CFF, sans arrêt à la halte de La Fiaz. En heure creuse (en l'absence du TER) la desserte à la demi-heure pour les trains CFF était possible.

### **2.2 Qualité de desserte retenue**

En appliquant la méthode de l'Office fédéral du développement territorial (les facteurs pris en compte sont le type de moyens de transport, la cadence et la distance à l'arrêt), la qualité de desserte C (desserte moyenne) a été retenue pour la halte de La Fiaz. Pour atteindre cet objectif, il faut impérativement une cadence à la demi-heure. Une augmentation de la capacité du tronçon ferroviaire La Chaux-de-Fonds - Le Locle est donc nécessaire par le biais de l'installation d'un block supplémentaire ce qui permet de diminuer le distancement entre les trains.

La nouvelle halte de La Fiaz permet aux usagers et usagères venant du Locle et de La Chaux-de-Fonds ainsi que du Val-de-Ruz et du Littoral d'accéder directement au pôle sans rupture de charge.

### **2.3 Desserte TER**

La pérennité des circulations TER sera assurée par l'installation du KVB. L'arrêt des TER sera possible grâce au nouveau block entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle. La desserte se fera en alternance avec les trains CFF.

Entre Morteau et le Col-des-Roches, l'infrastructure est fortement dégradée. Des moyens à la hauteur de 12 millions d'euros ont été alloués dans le Contrat de Projet État - Région (CPER) de la Région Bourgogne Franche-Comté (BFC) afin de rénover la ligne du côté français.

## **3. ADAPTATION DU PROJET**

### **3.1 Adaptation des passages à niveau**

Il est prévu de construire la halte de La Fiaz entre deux passages à niveau (PN) de "Morgarten" et de "Bonne Fontaine". Actuellement, ces deux PN sont activés simultanément.

Avec la construction de la halte, le temps de fermeture des PN augmenterait au-delà des prescriptions réglementaires. Par conséquent, les PN sont à modifier. La solution est de les gérer indépendamment.

Le système de sécurité ferroviaire sera modernisé conformément aux nouveaux standards européens. L'ETCS sera installé entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle en 2019 selon les CFF. Les PN en amont et en aval de la nouvelle halte de La Fiaz seront en conséquence équipés de balises modernes ETCS Level 1, non plus de SIGNUM, l'ancien système de sécurité suisse.

Rappelons que les PN 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. Selon les CFF, la durée de vie des PN est estimée à 25 ans. Ils devront donc être remplacés au plus tôt à l'horizon 2030.

### **3.1.1 Coûts de la modification des PN**

Les coûts de modification des PN sont estimés à 2,2 millions de francs (estimation de 2011 faite dans le cadre des études TransRUN). En rajoutant le renchérissement annuel de 0,4 % jusqu'en 2019 (indice de renchérissement de la construction ferroviaire de l'OFT et indice suisse du prix de la construction génie civil de l'OFS) ainsi que la TVA de 7,7 %, les coûts s'élèvent à 2'453'000 francs.

Il est à remarquer qu'en cas de suppression d'un des deux PN, les coûts resteraient importants. En effet, seuls les éléments de signalisation et balises présents sur le terrain seraient économisés. Les coûts d'adaptation de sécurités sont ici prédominants.

Selon l'article 26 de la loi sur les chemins de fer (LCDF) qui règle le financement de modification aux croisements existants les frais de toute modification des installations ferroviaires et routières seront supportés par l'entreprise ferroviaire si la modification vient de cette dernière. Si la modification est provoquée par les besoins du trafic routier, c'est le propriétaire de la route qui prend en charge les frais de toute modification. De manière générale, c'est donc le demandeur qui prend en charge les coûts.

L'élément déclencheur pour la modification des PN de "Morgarten" et de "Bonne Fontaine" est la construction de la nouvelle halte ferroviaire de La Fiaz. C'est donc aux porteurs du projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération RUN d'en prendre la charge.

Néanmoins, lors du dépôt du projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération RUN, la nécessité de modification des passages à niveau (PN) n'a pas été relevée. Ainsi, il est proposé de diviser les coûts à part égale entre le Canton et la Ville.

### **3.2 Circulations ferroviaires françaises**

Les TER français circulant jusqu'à La Chaux-de-Fonds sont équipés du système de sécurité SIGNUM (ancien système de sécurité suisse). Avec l'installation du système ETCS sur tout le réseau suisse, leur circulation ne sera plus possible à terme. Deux solutions ont été étudiées : équiper le tronçon suisse en KVB (système de sécurité français) jusqu'à La Chaux-de-Fonds ou équiper les TER français avec des balises ETCS. La variante d'équiper le tronçon suisse en KVB a été décidée par le comité de pilotage franco-suisse du 12 avril 2017. Une feuille de route a été signée dans ce sens par les deux pays.

### **3.3 Cadence demi-heure en heures de pointe**

La capacité sur le tronçon est limitée en raison de la simple voie entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds sans possibilité de croisement. Le problème est renforcé par le block unique du système de sécurité imposant une seule circulation ferroviaire à la fois sur le tronçon de ligne. La capacité limitée permet en conséquence seulement la desserte de la

halte de La Fiaz par les trains CFF et ceci en l'absence de circulation des TER. En cas de circulation des TER, les études de capacité ont démontré que ni le train CFF ni le TER pouvait être arrêté. Dans l'autre demi-heure, le train CFF peut s'arrêter (cadence à l'heure). Pour cette raison, il a été décidé d'inclure un nouveau block dans l'estimation des coûts, ceci pour permettre la cadence demi-heure toute la journée, soit un montant de 3'000'000 francs.

### 3.4 Décision d'approbation des plans

La décision d'approbation des plans (DAP), équivalant à un permis de construire au niveau fédéral, date du 25 avril 2012. La validité de la décision d'approbation des plans est de cinq ans. Le permis de construire pour la halte de La Fiaz devait donc expirer au printemps 2017. Une prolongation a été demandée à l'OFT par les CFF pour une durée supplémentaire de trois ans. La demande a été acceptée et est valable jusqu'au 25 avril 2020. Ce délai ne pourra plus être repoussé.

En ce qui concerne le block supplémentaire au Crêt-du-Loche, son installation nécessite une procédure d'approbation des plans (PAP) simplifiée supplémentaire. Un phasage des travaux sera donc demandé (aménagement de la halte en premier, suivi de l'installation du block).

### 3.5 Coûts

Les coûts pour la halte de La Fiaz ont été estimés à 2,3 millions de francs et ceux pour les passages à niveau à 2,2 millions de francs.

Estimation selon AVP CFF 2011	Coûts +/- 10%
Halte	2'300'000.-
Deux passages à niveau	2'200'000.-
<b>Total (hors renchérissement, TVA et provision)</b>	<b>4'500'000.-</b>

*Tableau 1 : coûts de la halte ferroviaire, y compris modifications des PN  
(Source : CFF, 2011)*

Les coûts annoncés de 4,5 millions de francs émanent d'une estimation de 2011 des CFF, si on ajoute le renchérissement annuel de 0,4 % jusqu'en 2019 (indice du renchérissement de la construction ferroviaire de l'OFT et indice suisse du prix de la construction génie civil de l'OFS), les coûts s'élèvent à 4,646 millions de francs. En intégrant encore la TVA de 7,7 %, les coûts sont de 5,018 millions de francs.

Une provision pour l'implémentation du KVB est nécessaire (variante choisie selon la dernière décision du comité de pilotage franco-suisse). Elle est estimée à 20 % des coûts pour l'installation complète, soit 480'000 Euros ou 530'000 francs suisses (évaluation à dire d'expert du 22.01.15).

Une provision pour la mise en place d'un nouveau block est également nécessaire.

Projet technique (selon AVP CFF)	Coûts +/- 10%
Halte	2'565'000.-
Passages à niveau	2'453'000.-
<b>Sous-total (avec renchérissement et TVA)</b>	<b>5'018'000.-</b>
Provision pour KVB	530'000.-
Block au Crêt-du-Loche	3'000'000.-

Total	8'548'000.-
-------	-------------

Tableau 2 : Coûts complets avec TVA, renchérissement, y compris provision KVB et block supplémentaire (Source : SCTR)

### 3.5 Crédit d'engagement du Conseil général de la ville de La Chaux-de-Fonds

Pour le financement de la halte de La Fiaz dans le cadre du projet d'agglomération, la Ville de La Chaux-de-Fonds avait initialement prévu un crédit d'engagement de 840'000 francs. En mars 2018, la Ville de La Chaux-de-Fonds a indiqué qu'elle était prête à augmenter sa participation au projet de la halte de La Fiaz pour un montant maximal de 2'066'500 francs. L'engagement financier de la Ville est considéré comme forfaitaire, sans participation aux risques et aux chances du projet. La Ville a soumis un rapport à son Conseil général le 28 juin 2018 afin d'obtenir un crédit d'engagement de 2'066'500 francs TTC. Le législatif communal a largement adopté le crédit en question.

## 4. FINANCEMENT

### 4.1 Financement de la nouvelle halte

La contribution de la Confédération est calculée sur la base des coûts indiqués dans le projet d'agglomération RUN de 1<sup>ère</sup> génération. Pour ce dernier, le taux de contributions fédérales a été fixé à 35 %. Selon l'accord sur les prestations entre la Confédération, le Canton de Neuchâtel et l'association RUN, signé le 30 mars 2011, la mesure "nouvelle gare Morgarten" de la liste A montre un coût d'investissement de 1,64 million de francs (prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement). La contribution de la Confédération s'élève donc à 570'000 francs. La Ville de La Chaux-de-Fonds participait initialement au financement de la nouvelle halte, à la hauteur de 840'000 francs. Suite aux échanges réalisés (cf. 3.5), sa participation forfaitaire s'élève dorénavant à 2'066'500 francs.

En tenant compte de l'ensemble des éléments nécessaires à la cadence demi-heure, à la sécurité et à l'arrêt de trains français TER, les coûts totaux se montent à 8,55 millions de francs (cf. 3.4). Une proposition de financement du delta est indiquée ci-dessous.

Cofinanceurs	Participation initiale	Supplément de financement proposé	Total pour chaque partie
Ville de La Chaux-de-Fonds	840'000.-	50 % du coût des PN (sans KVB) = 1'226'500.-	2'066'500.-
Confédération	570'000.-	Participation forfaitaire	570'000.-
Canton	3'608'000.-	50 % du coût des PN (inclus KVB) et prise en charge intégrale du block.	5'911'500.-
<b>Total</b>	5'018'000.-		<b>8'548'000.-</b>

Les frais se répartissent donc de la manière suivante :

Projet technique	Coûts (avec renchérissement et TVA)	Ville CdF	Canton	Confédération
Halte	2'565'000.-	33 % (840'000.-)	45 % (1'155'000.-)	22 % (570'000.-)

PN	2'453'000.-	50 % (1'226'500.-)	50 % (1'226'500.-)	-
KVB	530'000.-	-	100 % (530'000.-)	-
Block	3'000'000.-	-	100 % (3'000'000.-)	-
<b>Total</b>	<b>8'548'000.-</b>	<b>2'066'500.-</b>	<b>5'911'500.-</b>	<b>570'000.-</b>

#### 4.2 Demande d'un crédit d'engagement au Grand Conseil

En actualisant les chiffres (prix de 2011 et prise en compte du renchérissement de 0,4 % annuellement entre 2011-2019 ainsi que de la TVA de 7,7 %) et en considérant une cadence à la demi-heure avec arrêt des TER, les coûts pour la halte de La Fiaz se montent finalement à 8'548'000 francs.

En tenant compte de la contribution fédérale (-570'000 francs) et du cofinancement de la Ville de La Chaux-de-Fonds (-2'066'500 francs), **il reste 5'911'500 francs à la charge de l'État de Neuchâtel.**

#### 4.3 Convention de financement

Dès acceptation du crédit d'engagement par le Grand Conseil, une convention de financement sera signée entre le canton, les CFF et la Confédération. Le projet d'exécution pourra ainsi être lancé par les CFF.

#### 4.4 Risque financier

Il existe un risque financier sur la prise en charge des coûts d'entretien de la nouvelle halte. En effet, les coûts d'entretien estimés à 20'000 francs par an devraient être pris en charge par le fonds FIF. Néanmoins, le risque pour le canton ne peut être totalement écarté. Le cas échéant un montant forfaitaire représentant les coûts d'entretien capitalisés pourrait être imputé au projet.

Néanmoins, le risque est estimé comme faible car la halte de La Fiaz est issue de la première génération des projets d'agglomération. Les coûts d'entretien de ces infrastructures qui étaient initialement à la charge des cantons ont été intégrés au FIF en 2017. Cela est conforme à la convention portant sur les coûts d'entretien des haltes signée par les CFF, la Confédération et les cantons en septembre 2016.

### 5. INCIDENCES FINANCIÈRES

Le tableau ci-dessous récapitule les incidences financières sur le compte de fonctionnement en regard des besoins d'investissement annoncés.

Les travaux de construction sont prévus sur deux ans en 2020 et 2021 mais des versements devront déjà certainement intervenir en 2019. Les planifications et commandes de matériel nécessitent des versements anticipés. Le calcul des amortissements est effectif dès 2022 à la mise en service. Un coût annuel pour l'entretien a été conservé en attente d'une décision formelle sur une prise en charge par le FIF.

<b>Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement</b> (en francs)	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Compte des investissements :</b>					
Dépenses (tranches annuelles)	2'849'333	2'849'333	2'849'333		
- Recettes	-878'833	-878'833	-878'833		
<b>[1] Dépenses nettes</b>	<b>1'970'500</b>	<b>1'970'500</b>	<b>1'970'500</b>		
<b>Compte de fonctionnement :</b>					
Amortissements (20 années)				295'575	295'575
Coûts d'entretien				20'000	20'000
<b>[2] Total charges nettes</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>315'575</b>	<b>315'575</b>
<b>Compte de financement :</b>					
<b>[3] Solde *</b>	<b>1'970'500</b>	<b>1'970'500</b>	<b>1'970'500</b>	<b>20'000</b>	<b>20'000</b>

\* Correspond à [1] + [2] - amortissements

Tableau 3 : Incidences financières (Source : SCTR)

Selon ce qui est prévu à l'annexe 2 de la RLFinEC, les subventions à l'investissement sont amorties sur une durée de 20 ans.

## 6. RÉFORME DE L'ÉTAT

Le présent projet de décret n'a pas d'impact sur le programme de réforme de l'État.

## 7. REDRESSEMENT DES FINANCES

La demande n'a pas de lien direct avec l'effort de redressement des finances. Elle s'inscrit dans les enveloppes d'investissement conformes aux limites du frein à l'endettement.

## 8. CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL DE L'ÉTAT

Le présent projet de décret n'a pas de conséquences pour le personnel de l'État.

## 9. MISE EN ŒUVRE

Un début des travaux est prévu pour début 2020, en conformité à la prolongation de la décision d'approbation des plans du 25 avril 2012 jusqu'au 25 avril 2020 accordée par l'OFT. Le gros des travaux devrait débuter dans la 1<sup>ère</sup> moitié de 2020, soit moins de deux ans après la signature de la convention de financement. Les CFF préciseront le planning ultérieurement. Un échéancier approximatif des étapes de travail est mis en annexe. Les délais importants sont induits par les disponibilités des spécialistes pour les systèmes de sécurité. La mise en service est attendue courant 2022.

## 10. VOTE AU GRAND CONSEIL

Le présent rapport soumet au vote du Grand Conseil la demande d'un crédit d'engagement pour 8,548 millions de francs.

En application de l'article 57, alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise, et de l'article 36, alinéa 1, 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 plus de 7 millions de francs, il doit être voté à la majorité de trois cinquièmes des membres du Grand Conseil.

## 11. CONCLUSION

À moyen terme, le pôle de la Fiaz et la friche des Éplatures joueront un rôle important dans le développement de l'emploi et de l'habitat en ouest de la Ville de La Chaux-de-Fonds. À ces fins, une desserte ferroviaire permettant d'y accéder directement chaque demi-heure est nécessaire.

La nouvelle halte de La Fiaz a été intégrée dans différents instruments de planification cantonale, comme démontré dans le présent rapport : elle figure dans le projet d'agglomération RUN de 1<sup>ère</sup> génération et est inscrite en tant que pôle de gare dans le nouveau plan directeur cantonal. Elle a été également intégrée dans la planification de l'offre ferroviaire cantonale et dans la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030.

Pour toutes ces raisons, le projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement pour la nouvelle halte ferroviaire de La Fiaz est soumis au Grand Conseil.

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

Neuchâtel, le 9 juillet 2018

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
L. KURTH

*La chancelière,*  
S. DESPLAND

---

**Décret**  
**portant octroi d'un crédit d'engagement de 8'548'000 francs pour**  
**la nouvelle halte ferroviaire de La Fiaz à l'ouest de La Chaux-de-**  
**Fonds**

---

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*  
sur la proposition du Conseil d'État, du 9 juillet 2018,  
*décède :*

**Article premier** Un crédit d'engagement de 8'548'000 francs est accordé au Conseil d'État pour la réalisation de la nouvelle halte de La Fiaz à l'ouest de la gare de La Chaux-de-Fonds.

**Art. 2** La contribution des tiers étant de 570'000 francs pour la Confédération et de 2'066'500 francs pour la Ville de La Chaux-de-Fonds, le part à la charge du canton est de 5'911'500 francs.

**Art. 3** L'utilisation du crédit est liée à la condition que la Confédération et la Ville de La Chaux-de-Fonds versent leur contribution respective.

**Art. 4** Une convention de financement tripartite entre la Confédération, représentée par l'Office fédéral des transports, le canton, représenté par le Département du développement territorial et de l'environnement, et les CFF sera signée. Les modalités de financement et de réalisation seront précisées. Les CFF sont maître de l'ouvrage et assurent la maîtrise d'œuvre.

**Art. 5** 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. 6** 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. 7** <sup>1</sup>Le présent décret est soumis à référendum facultatif.

<sup>2</sup>Le 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,*

## ÉCHÉANCIER DES ÉTAPES DE TRAVAIL 2018-2022 (Source : SCTR)

Semestre	2018		2019		2020		2021		2022	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
<b>Étape</b>										
Passage du rapport au CE, adoption par le CE										
Passage du rapport au GC et validation du crédit d'engagement										
Signature d'une convention de financement (canton, CFF, OFT)										
Soumission des travaux préparatoires										
Travaux préparatoires										
Projet d'exécution										
Soumission et adjudication										
Début des travaux										
Travaux										
Mise en service										