

# FUTURE DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS ENTRE LE LOCLE ET LES BRENETS

CONFÉRENCE DE PRESSE, LE LOCLE, 26 SEPTEMBRE 2024

**DÉPARTEMENT DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL  
ET DE L'ENVIRONNEMENT (DDTE)**

Service des transports

# Ordre du jour

1. Salutations
2. Rappel des faits
3. Nouveaux chiffrages et comparaison de variantes
4. Variante retenue
5. Voie verte
6. Suite

# 1. Salutations

## 2. Rappel des faits

# Contexte

- **D'importants investissements** sont nécessaires (renouvellement, mise aux normes LHand) afin de maintenir l'offre (également matériel roulant).
- Réalisation d'une **étude stratégique** (2020) pour évaluer d'autres solutions techniques selon exigence de la Confédération (OITRV, art.19 al.3)
- **Présentation publique** (1.12.22) de la variante e-bus via le tunnel de la Combe-Monterban retenue pour la suite de l'avant-projet
- L'étude d'avant-projet a montré d'**importants surcoûts**, imposant de relancer l'étude stratégique

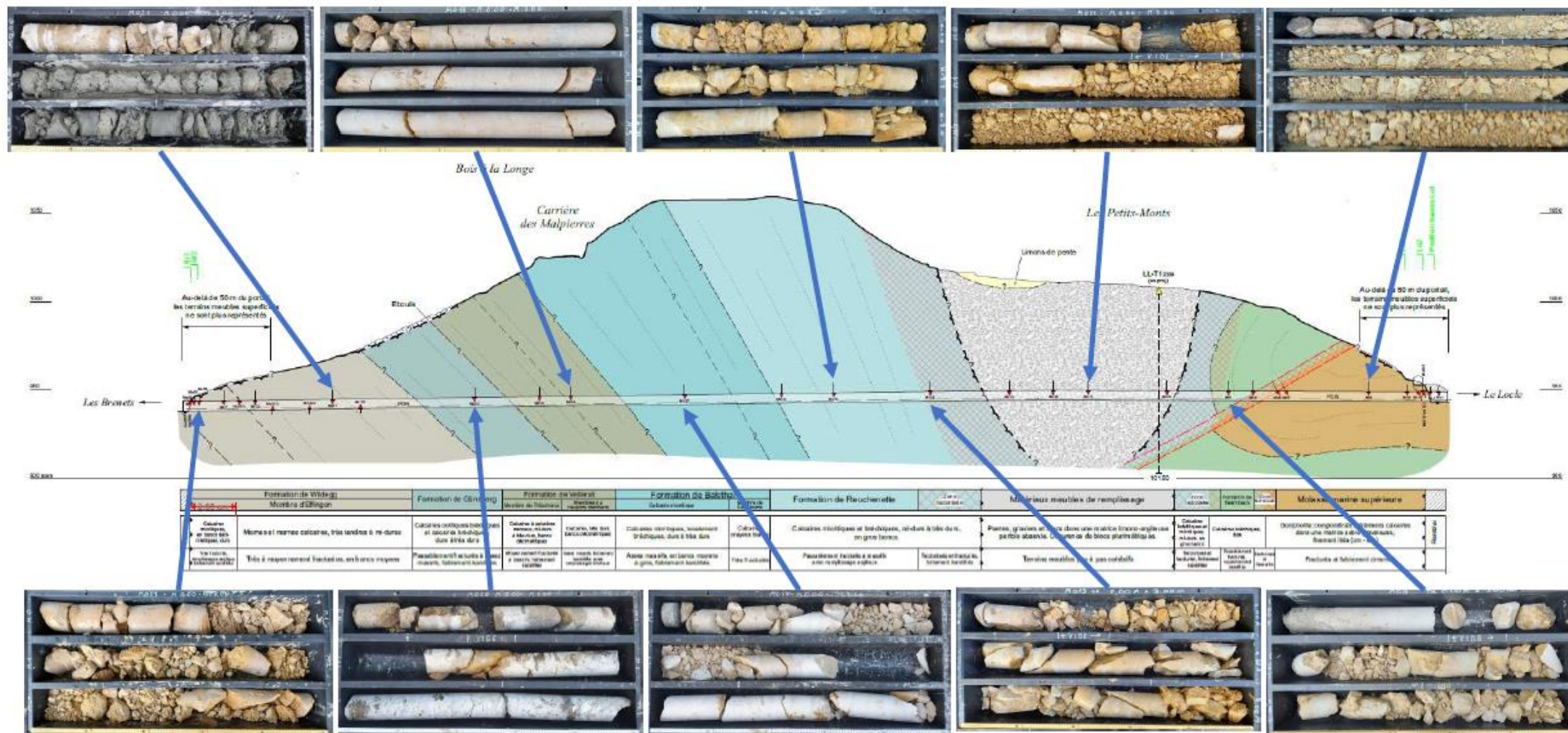
# Variantes étudiées

Quatre variantes ont été étudiées :

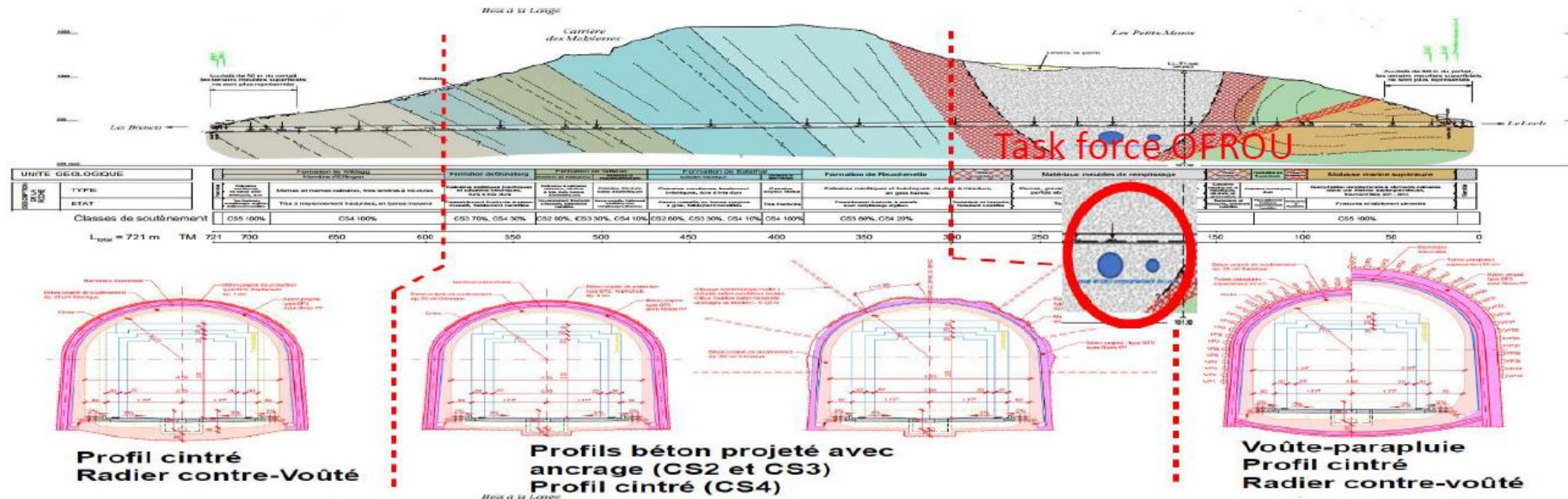
- Train à **voie étroite** (scénario de référence).
- Train à **voie normale** permettant de tester les opportunités créées par la connexion de la ligne 224 au réseau CFF.
- **Bus électrique via plateforme ferroviaire** circulant sur une partie de la plateforme ferroviaire actuelle entre la halte du Chalet et le Bas-des-Frêtes (tunnel de Monterban) et ainsi indépendant du trafic routier sur une partie de son trajet.
- **Bus électrique** circulant depuis la place du 1<sup>er</sup> Août et desservant l'ouest du Locle, puis **utilisant le futur aménagement N20** au Col-des-Roches.

# 3. Nouveaux chiffreages et comparaison de variantes

# Tunnel du Monterban : Vue transN



# Tunnel du Monterban vue transN



Classe de soutènement	Longueur estimées [M]	% de la longueur
CS1	0	0%
CS2	78	10%
CS3	138	19%
CS4	174	25%
CS5	331	46%



# Budget (estimation à fin AVP)

	EP à ±30%	AVP à ±20%	Ecart en %	Ecart en CHF
Démantèlement ferroviaire	2 375 000 CHF	2 375 000 CHF	0%	0 CHF
Tunnel de Monterban (yc équipements)	7 123 036 CHF	22 404 000 CHF	215%	15 280 965 CHF
Site propre (yc halte du chalet et raccordement RC), hors tunnel	2 333 485 CHF	3 179 000 CHF	36%	845 515 CHF
Equipement électromécaniques	724 000 CHF	955 900 CHF	32%	231 900 CHF
Gare du Locle	523 200 CHF	704 000 CHF	35%	180 800 CHF
Parking des Pargots	180 000 CHF	319 000 CHF	77%	139 000 CHF
Renaturation (raccordement RC - Gare des Brenets)	481 800 CHF	690 800 CHF	43%	209 000 CHF
Gestion du trafic au Locle	- CHF	214 500 CHF	-	214 500 CHF
Etudes et analyses	3 619 961 CHF	7 002 431 CHF	93%	3 382 470 CHF
Coût de substitution	630 000 CHF	2 827 956 CHF	349%	2 197 956 CHF
Installations de chantiers et analyses complémentaires éventuelles	599 519 CHF	1 067 000 CHF	78%	467 481 CHF
Réserve assainissement ouvrages CFF gare du Locle - Chalet	- CHF	275 000 CHF	-	275 000 CHF
<b>Total</b>	<b>18 590 001 CHF</b>	<b>42 014 588 CHF</b>	<b>126%</b>	<b>23 424 587 CHF</b>
Voie verte, version courte enrobée - Participation de tiers	735 600 CHF	951 600 CHF	29%	216 000 CHF
Voie verte - étude et analyse - Participation de tiers	110 340 CHF	190 320 CHF	72%	79 980 CHF

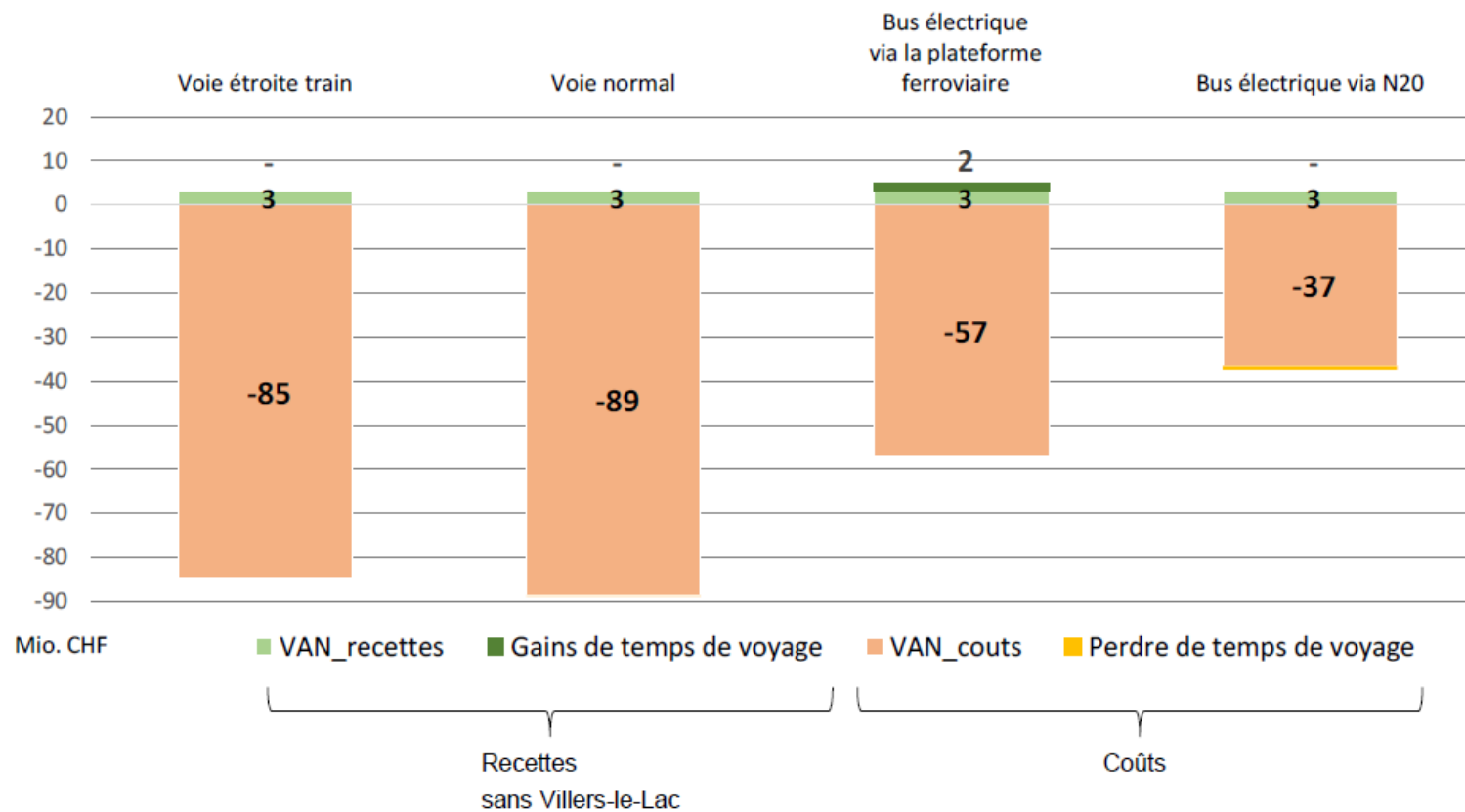
# Étude stratégique, variantes étudiées

Quatre variantes ont été étudiées :

- Train à **voie étroite** (scénario de référence).
- Train à **voie normale** permettant de tester les opportunités créées par la connexion de la ligne 224 au réseau CFF.
- **Bus électrique via plateforme ferroviaire** circulant sur une partie de la plateforme ferroviaire actuelle entre la halte du Chalet et le Bas-des-Frêtes (tunnel de Monterban) et ainsi indépendant du trafic routier sur une partie de son trajet.
- **Bus électrique** circulant depuis la place du 1<sup>er</sup> Août et desservant l'ouest du Locle, puis **utilisant le futur aménagement N20** au Col-des Roches.

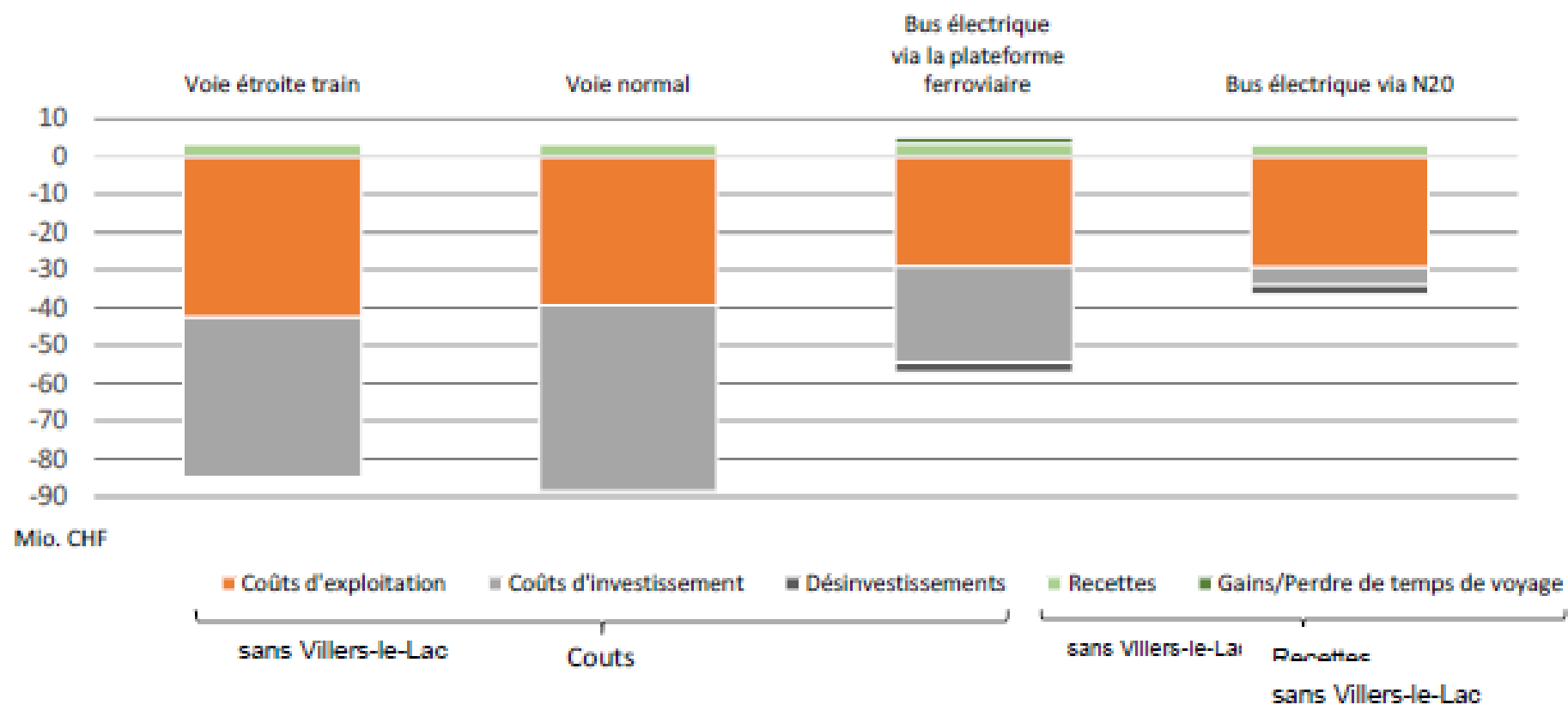
# Résultats de l'étude

## Rentabilité – Valeur actualisée nette 30 ans 1.5% taux d'intérêt réel



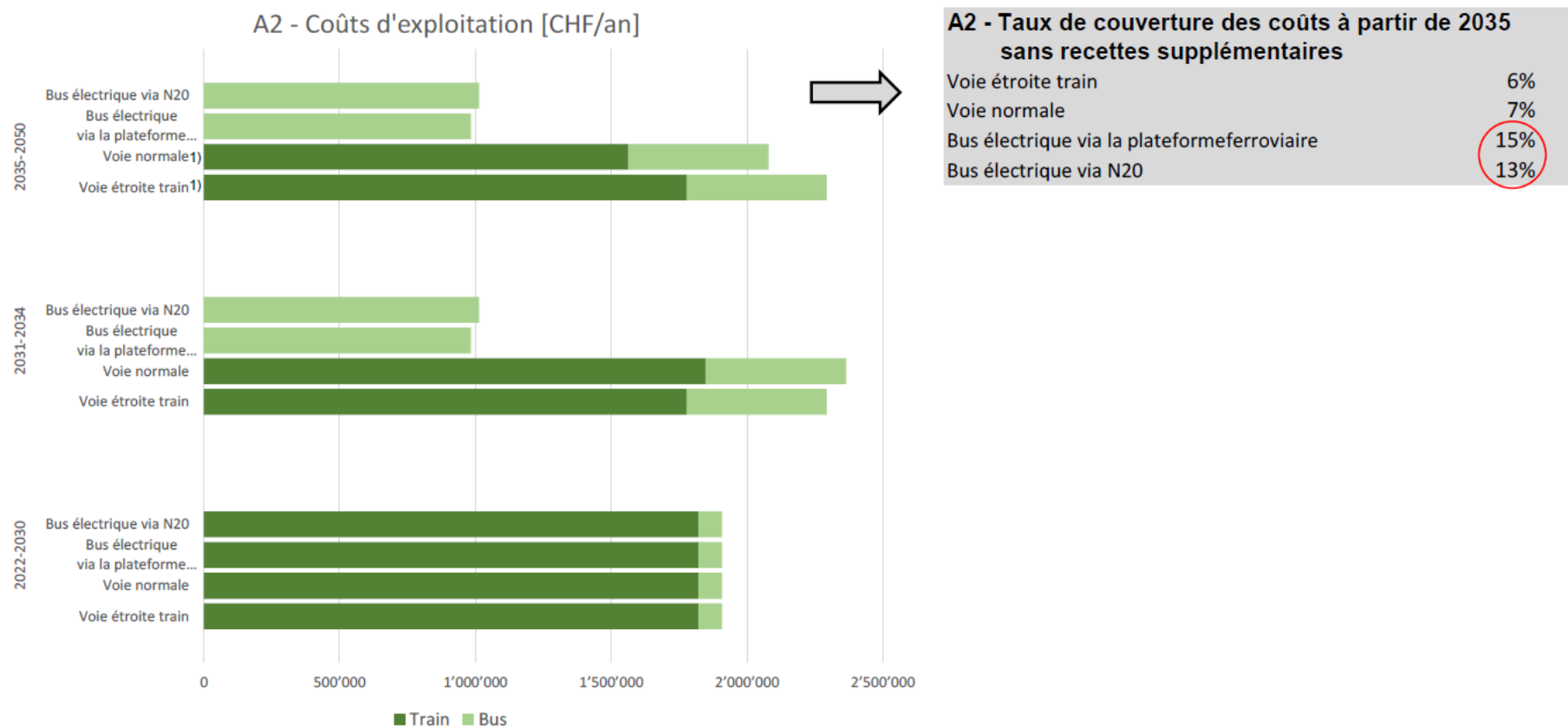
# Résultats de l'étude

## Rentabilité – Valeur actualisée nette 30 ans 1.5% taux d'intérêt réel



# Résultats de l'étude

## Rentabilité – Taux de couverture des coûts



# 4. Variante retenue

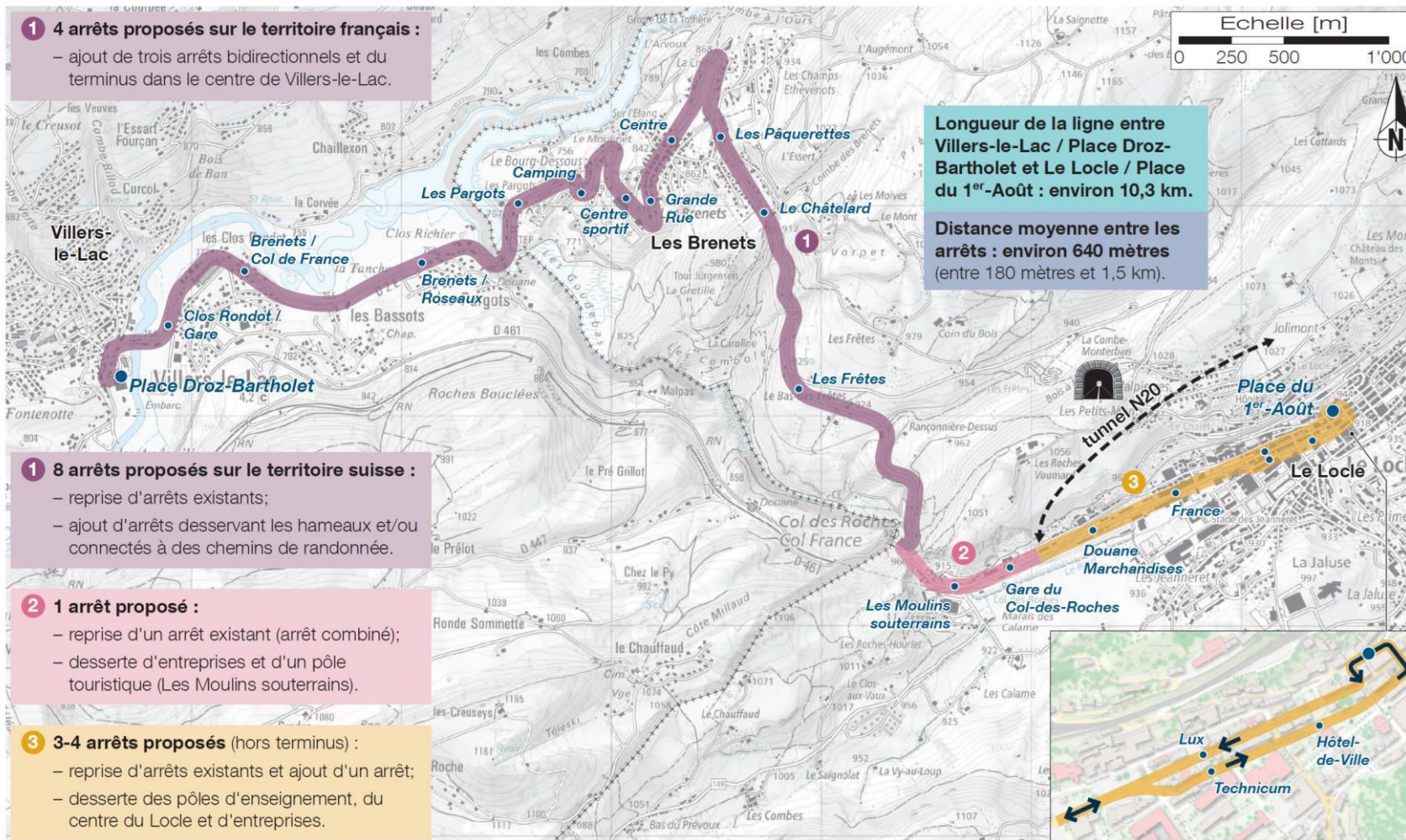
# Variante retenue

La solution avec le meilleur rapport coût/avantage est le **bus électrique via les aménagements N20** (Col-des-roches vers les Pargots) **avec création voie verte** (ancienne plateforme ferroviaire).

Avantages :

- Amélioration de la qualité de desserte à l'ouest du Locle (développement industriel en cours)
- Desserte fine des Brenets
- Prolongement à terme vers Villers-le-Lac prévu
- Transformation du tracé ferroviaire en voie verte
- Cadence  $\frac{1}{2}$  h aux heures de pointes puis à moyen terme  $\frac{1}{2}$  h intégrale

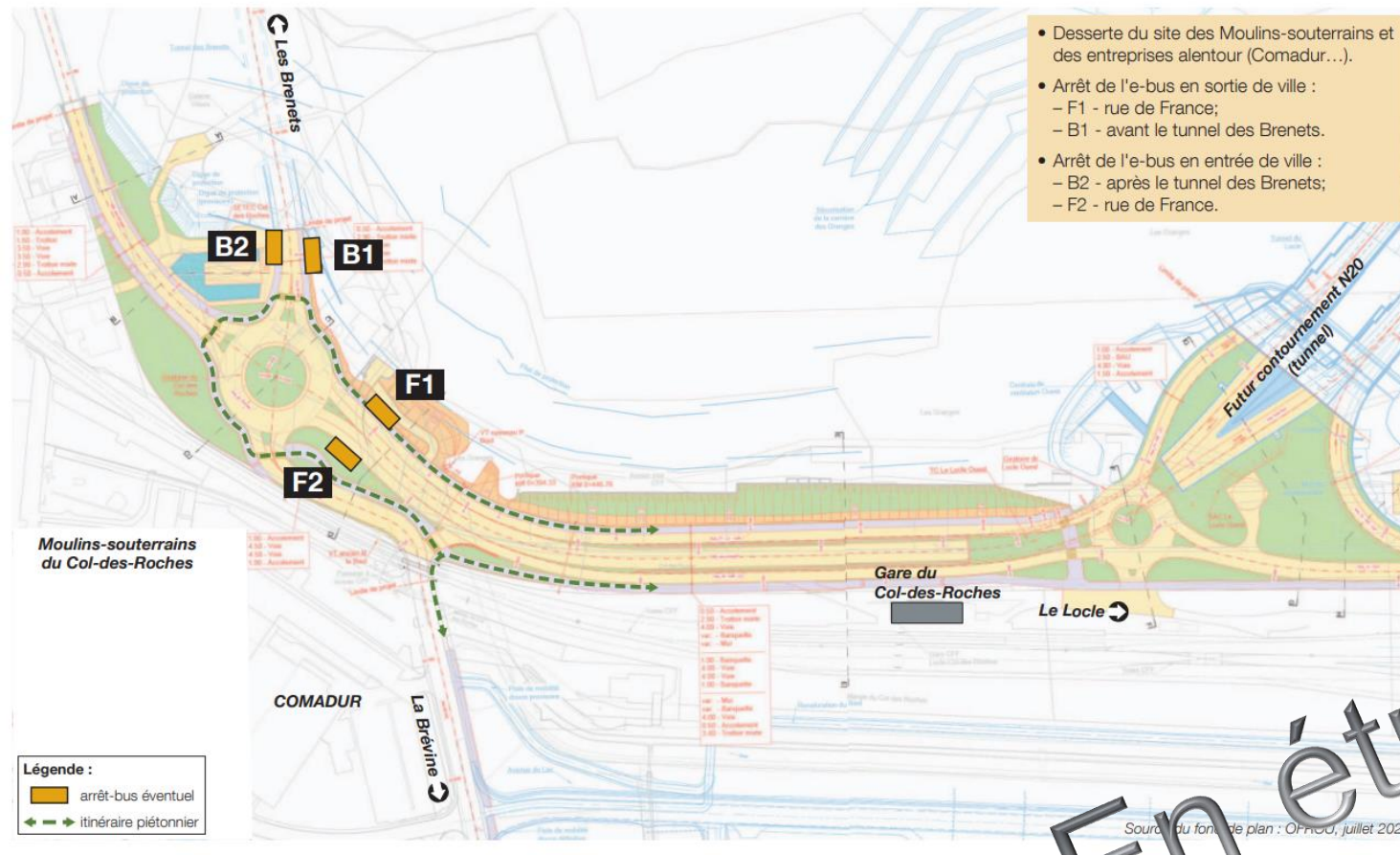
# Itinéraire de la ligne



# Nouveaux arrêts au Col-des-Roches

Giratoire N20 / Col-des-Roches – Principes d'implantation des arrêts-bus (e-bus)

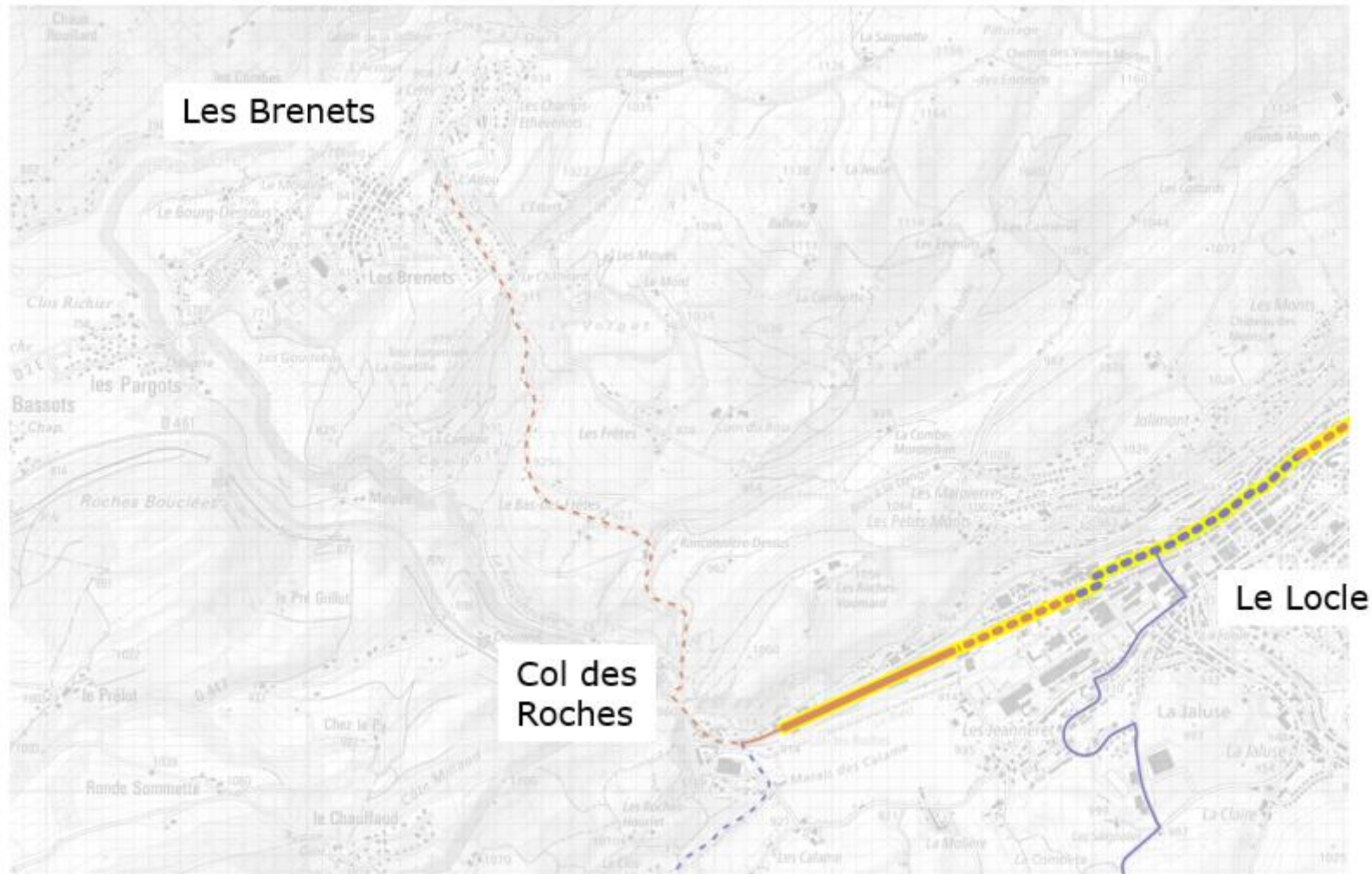
REPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL



En étude

# 5. Voie verte

# Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC)

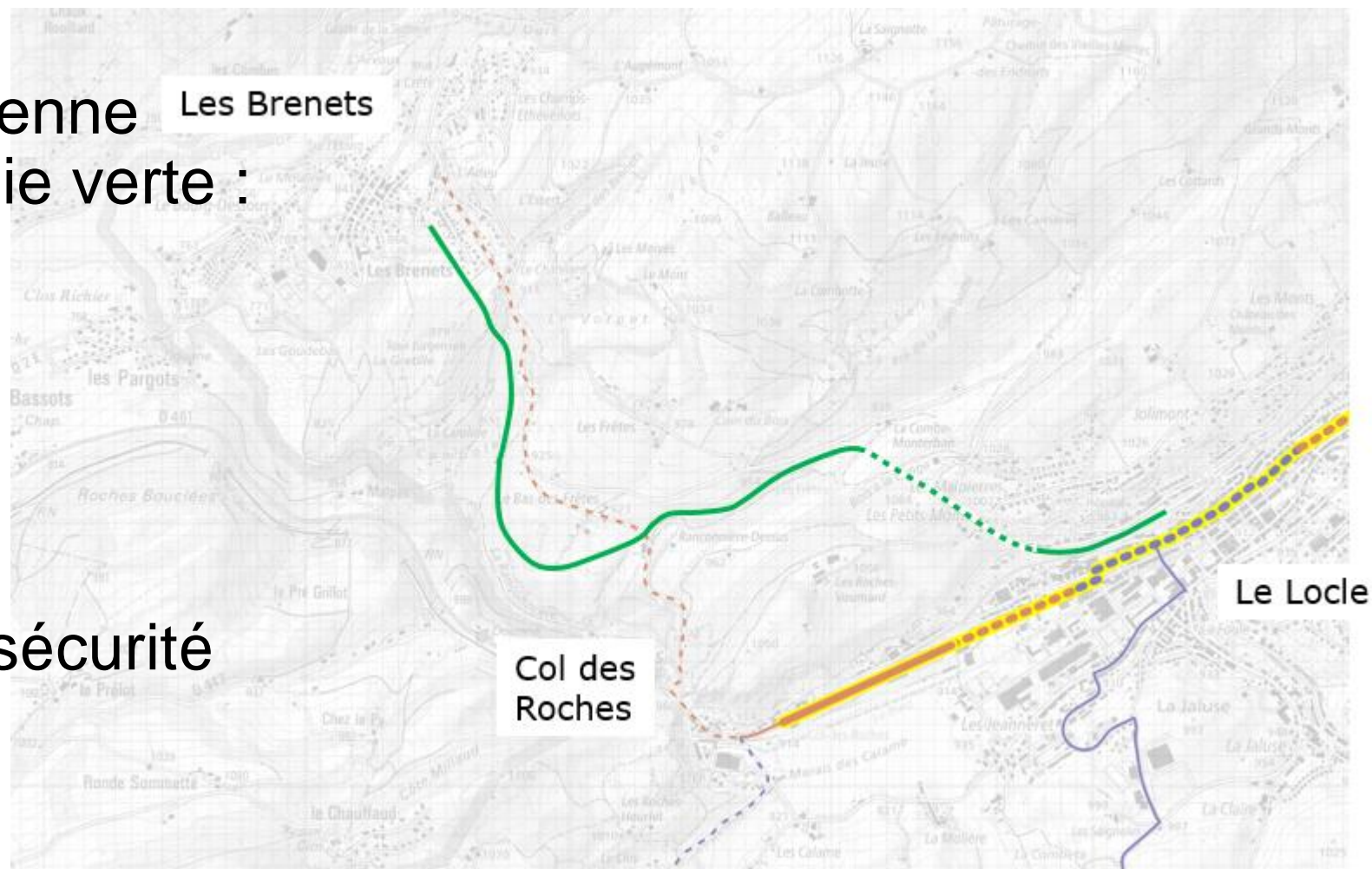


# Nouvelle opportunité : PCMCM adapté

Valorisation de l'ancienne voie ferroviaire en voie verte :

- Tracé direct
- Faible pente
- Hors trafic

Efficacité, confort et sécurité maximum



# Italie : Cortina d'Ampezzo



# France : Via Ardèche



# France : Tunnel de Comps (Gard)



# 6. Suite

# Suite des études

- Positionnement des futurs arrêts du e-bus et bornes de recharge
- Voie verte : consolidation des éléments de l'avant-projet
- Mise en service des aménagements N20 au Col des Roches en fin 2031

Merci de votre attention