



RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GENERAL

à l'appui d'une demande de crédit pour la réalisation d'une liaison verticale par ascenseur gare / centre-ville

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Construite au milieu du 19^e siècle, la gare du Locle est placée dans un endroit central. Néanmoins, située en altitude, son accessibilité difficile a été au centre des préoccupations durant tout le 20^e siècle.

En 2005, une étude menée par un bureau spécialisé est venue consolider le projet de liaison rapide entre la gare et le centre-ville. Parmi les différentes possibilités étudiées (escalier roulant, télécabine), un projet d'ascenseur extérieur a été privilégié.

Partant de la place "Sidmouth square", cet ascenseur permettrait de faciliter l'accessibilité à la gare, notamment pour les personnes à mobilité réduite, tout en créant à futur un pôle de mobilité multimodale, susceptible de redynamiser et d'améliorer la qualité de vie au Centre-Ville. En effet, ce type d'infrastructure permettra d'augmenter l'attractivité de la gare, en encourageant l'usage des transports publics.

Le présent rapport vous propose donc de concrétiser la réalisation d'une infrastructure attendue de longue date par la population locloise, permettant de valoriser un peu plus notre gare et son accessibilité.

2. Historique

L'histoire du chemin de fer, telle que nous la connaissons, voit le jour en Angleterre au début du 19^{ème} siècle. Contemporaine de la révolution industrielle, elle y participe également, en réduisant notamment le temps relatif aux modes d'approvisionnement en matière première et l'écoulement des produits vers de nouveaux débouchés. Si à cette époque plusieurs inventeurs réalisent des prototypes de locomotives, c'est à Georges Stephenson que nous devons la première ligne ferroviaire régulière reliant Liverpool à Manchester en 1830. Cet ingénieur anglais a conçu une locomotive qui

permettait de transporter rapidement aussi bien du charbon que des voyageurs. C'est le point de départ du développement du chemin de fer pour passagers.

Dès le milieu du 19^{ème} siècle, l'intérêt pour le chemin de fer suscite un engouement très fort en Suisse. La première ligne reliant Baden à Zurich est ouverte en août 1847. Dans nos Montagnes, les Autorités de la jeune municipalité républicaine pressentent tous les avantages que ce type de moyen de déplacement peut apporter à la région en termes de débouchés pour l'industrie horlogère. Elles se mettent rapidement à étudier des projets de liaison avec La Chaux-de-Fonds. En 1853, la Compagnie du Jura industrielle est fondée en vue de la réalisation de tronçons de lignes entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds. En 1855, la concession est cédée à la société avec un capital-actions de 1,4 mio. Deux tracés sont âprement discutés. L'un propose de passer par le fond de la vallée, au centre de la localité, l'autre plus court, permettant de réduire la pente, préconise un tracé à flanc de coteau. Moins coûteuse, cette variante est choisie et détermine la position de la gare au nord du Crêt-Perrelet. Les travaux débutent cette même année.

La ligne entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds, premier tronçon de chemin de fer du Canton, est inaugurée en 1857. La gare, à l'origine construite en bois, est remplacée en 1884 par l'immeuble que nous connaissons encore actuellement. Son esplanade, réalisée simultanément, détermine par ses talus et remblais la topographie du coteau existant encore aujourd'hui. Dès le début du XX^{ème} siècle, l'emplacement de la gare préoccupe néanmoins les autorités communales. Son accessibilité est difficile, car décentré et avec une forte dénivellation.

Résolument monumental, le bâtiment présente toutefois de grandes qualités architecturales. Sa position dominante confère, avec son esplanade, un ensemble fort intéressant. Dès lors et jusque dans les années 1970, la gare connaît un essor ininterrompu et irrégulier selon les années. Des améliorations de prestations sont effectuées au cours des ans, telles que l'électrification en 1931, la mise en place de liaison directe reliant Le Locle à Berne et à Bienne. En outre, ce lieu est animé avec des services, des guichets, un buffet de gare, un kiosque, etc. A partir des années 1990, consécutivement à l'explosion du trafic individuel, une forte baisse apparaît. Ceci marque un démantèlement programmé, soit la suppression de la troisième voie, la suppression du service marchandises et la suppression des guichets vidant le lieu de sa substance. De surcroît, sa position quelque peu excentrée affaiblit encore ce quartier au sein de la Ville.



Le Locle La gare

La nouvelle gare du Locle voit le jour en 1883

La nouvelle gare a été construite en 1883 par la Société de chemin de fer "Jura bernois", société qui avait racheté le "Jura neuchâtelois" le 29 mars 1875, pour un montant de 3'600'000 francs.

Elle sera agrandie en 1907 et 1908. L'année 1907 verra aussi la construction du nouveau buffet de gare, ainsi que celle d'un quai flambant neuf pour le Régional des Brenets.

Toutefois, depuis quelques années, le renouveau d'intérêt pour les transports publics lié évidemment à l'engorgement des routes et aux nuisances que cela engendre, nous invite à proposer une amélioration pour l'accessibilité de ce lieu dans le but de le redynamiser. Le fait de faciliter l'accès à la gare par la création d'un ascenseur ne va évidemment pas résoudre à lui seul la situation actuelle, mais va y contribuer d'une part en désenclavant le site, d'autre part en facilitant son accès pour les personnes à mobilité réduite. Il va également permettre une réorganisation du trafic des bus et ceci en lien avec le projet de réaménagement de la place du 1^{er} Août.

3. Les études

En 1988, le Conseil communal prend la mesure de la problématique nécessitant la revitalisation du centre-ville. Afin de doter la Ville d'un outil directeur faisant l'inventaire des sujets à traiter en matière d'urbanisme, un concours d'idées destiné aux architectes est lancé. Ce concours a pour but d'apporter un échantillonnage de propositions, d'indications utiles à la création, à l'organisation et à l'implantation de divers équipements à réaliser avec pour objectif à long terme une amélioration de la qualité de vie dans le périmètre du centre-ville.

Le projet "Tricot" des architectes Racine et Kynell de Zurich, lauréats du concours, propose, entre autres, une liaison entre la place du 1^{er} Août et la gare. C'est sur la base de cette idée conceptuelle que d'autres études visant à désenclaver la gare sont diligentées.

Au début des années 2000, dans le cadre de la procédure de la mise à l'enquête publique du tronçon H20 du Crêt-du-Loche, les levées d'oppositions étaient conditionnées notamment à l'élaboration d'une étude visant à améliorer l'accessibilité de la gare. Sur ces entrefaites, le Conseil communal confie à un bureau spécialisé une étude ayant pour dessein de faciliter l'accès à la gare en corrélation avec l'amélioration des conditions de mobilité douce au centre-ville. Le but de cette étude est de déterminer les moyens de déplacements les plus adaptés pour satisfaire cet objectif, le programme devant à l'origine exclure tout a priori tout en intégrant les paramètres des données existantes. Il doit également recommander un système de transport en s'appuyant sur un diagnostic étayé. Les buts de cette étude peuvent se décliner en quatre chapitres :

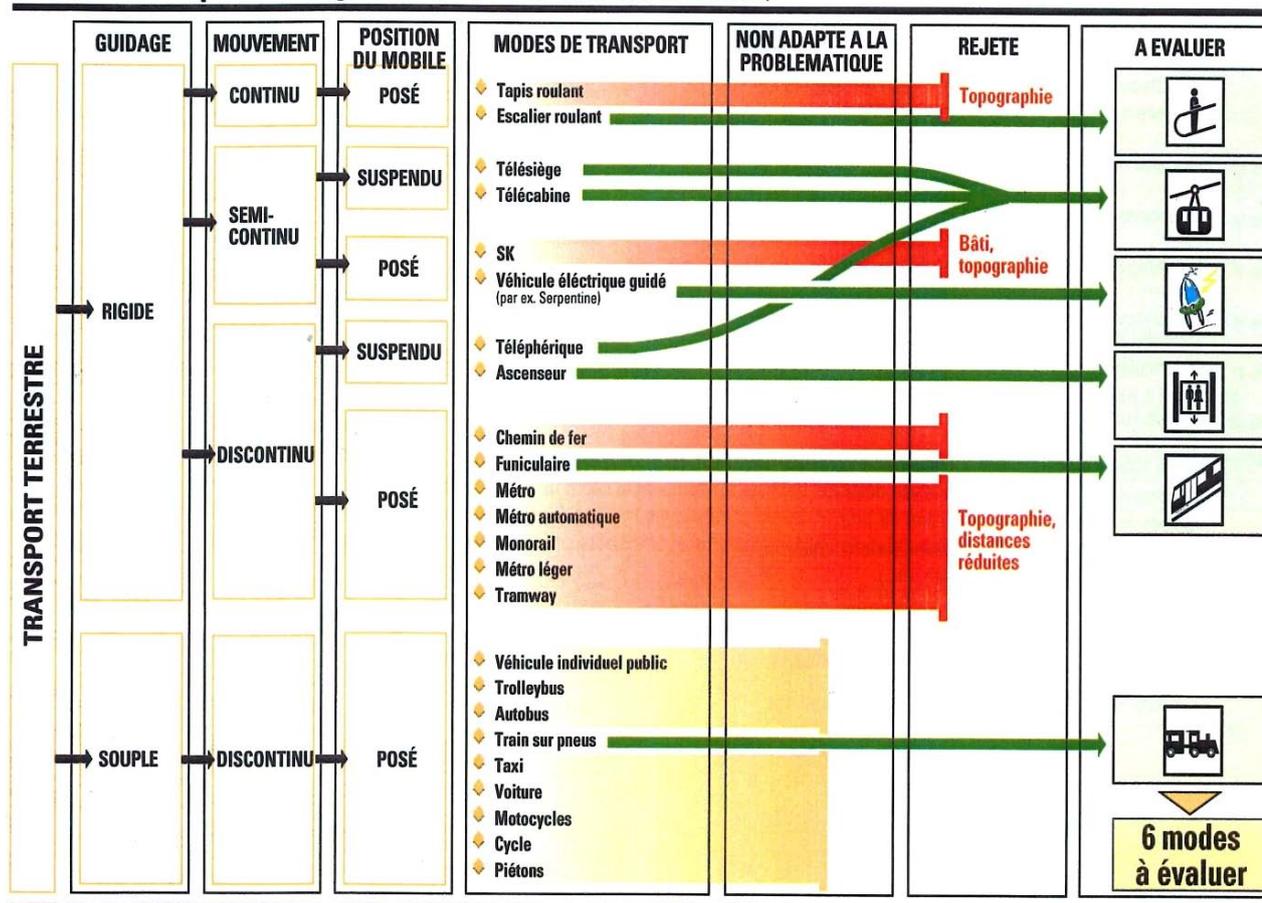
- analyser les conditions de déplacement actuelles,
- quantifier la demande potentielle,
- évaluer les moyens techniques permettant l'amélioration des conditions de déplacement par la mobilité douce,
- recommander un système de transport efficient.

L'enquête sur les flux de déplacements, nécessaire à l'appréhension du sujet, a permis de déterminer les axes les plus fréquentés tant pour les piétons, les vélos, les voitures que les bus.

Relativement aux types de moyens de transports possibles et en s'appuyant sur la problématique locale et sur les caractéristiques spécifiques, un premier tri a dégagé six modes de transport qui ont fait l'objet d'une évaluation plus fine (voir tableau en annexe).

Une fois le type de transport choisi, soit l'ascenseur, il a été possible de déterminer la position de l'ouvrage la plus adaptée au sein du site urbain. Il s'est avéré qu'en adéquation avec la demande visée et la mise en réseau des différents sites urbains en mode doux, l'axe de liaison reliant le bas des escaliers du Crêt-Perrelet à l'aile ouest du bâtiment de la gare représentait l'implantation la plus efficiente.

Modes de transport envisageables (offre nouvelle sur la liaison)



Divers moyens de liaisons ont été étudiés

3.1 Synthèse

Le diagnostic de cette analyse sur la situation et les perspectives d'évolution de la demande sur l'axe liaison gare / centre-ville a permis de mettre en exergue et de justifier le besoin d'améliorer les conditions de déplacements sur le réseau mode doux. Avec la philosophie naissante du développement durable, les conclusions de cette étude sont arrivées à point nommé. En outre, cette analyse a également défini le mode de transport à envisager ainsi que par corollaire l'accrochage des deux extrémités de cette liaison. C'est sur la base de cette considération et recommandation que nous nous sommes attelés pour vous proposer le projet qui vous est décrit ci-dessous.

4. Situation existante

4.1 Cadastre et cadastres souterrains

Situé dans une zone aujourd'hui dédiée à la liaison piétonne entre la gare CFF et la Ville du Locle, le projet s'inscrit parfaitement dans une zone urbaine dont le sous-sol est relativement libre de toute infrastructure.

4.2 Aménagements existants et géologie

Les aménagements existants tels que le chemin piétons, la zone de loisirs et le trottoir vers la Gare CFF, devront être remis en état après les travaux.

La géologie a été reconnue à l'aide d'un sondage et des recoupements établis par un bureau spécialisé. En résumé, le site est recouvert d'une couche de terrain de mauvaise qualité, d'une épaisseur de l'ordre de 10 m. La présence d'eau n'a pas été détectée.

5. Projet

5.1 Aspect architectural

Le choix de l'implantation ayant été déterminé et recommandé au travers de l'étude technique, il s'agissait alors de proposer un objet architectural qui satisfasse d'une part au principe de visibilité et de sémiologie pour que cette réalisation soit un élément immédiatement identifiable pour les usagers et d'autre part se cale dans le territoire de façon à structurer ce dernier sans le dénaturer.

Les premières études et esquisses suggéraient une seule tour et une seule passerelle reliant l'esplanade de la gare d'un seul tenant. Toutefois, la prise en considération de nombreux critères, tels que l'impact visuel sur le tissu urbain existant ou l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, nous a fait renoncer à ce choix. En effet, la pente des passerelles ne pouvant excéder 2 à 3% en raison de ce cheminement par les personnes à mobilité réduite, conjuguée à la différence d'altitude entre la rue de la Côte et l'esplanade de la gare, a pour corollaire une hauteur finie de la tour d'ascenseur à près de 35 mètres, soit au-dessus des faîtes des toitures des immeubles de la rue. Indépendamment des sentiments de vertige que cette proposition pouvait entraîner, cela aurait également eu un impact assez brutal au sein du tissu urbain existant.

Afin de contourner cet obstacle, nous avons pris le parti de proposer deux tours et deux passerelles, cette mesure réduisant ainsi l'effet de hauteur et apporte une densité et une lisibilité à cet espace de coteau en terrasse. Cette configuration, tout en restant une construction structurante et sémiotique, s'inscrit dans la pente entre les immeubles en respectant l'échelle de ce morceau de ville.

Il a été admis que l'accrochage à la hauteur de l'esplanade de la gare serait situé proche des deux volées d'escaliers existantes. Ces derniers, tracés et réalisés à l'origine de la construction de la gare, restent le cheminement piétonnier naturel. Ils drainent les usagers à une distance presque équivalente relativement aux différents accès aux quais. De toute évidence, cet espace terrasse d'une grande qualité est sous-valorisé à ce jour. A moyen terme, une redéfinition et un réaménagement mettant en valeur la qualité de ce lieu sont à prévoir impérativement. Cette disposition est une autre pièce du puzzle conditionnant la redynamisation de la gare. Au niveau inférieur, l'ascenseur débouche au bas du futur Sidmouth Square, à l'ouest

de la place du 1^{er} Août, et à proximité immédiate de la place du Marché et de l'Hôtel de Ville.

Comme nous y avons fait allusion dans notre introduction, les bus rencontrent des difficultés de desserte de la gare en raison de la sinuosité, de l'étroitesse et de la pente des routes. Avec la création de cette liaison verticale, la compagnie de transports publics souhaiterait pouvoir, pour des questions d'efficacité et de lisibilité, regrouper le trafic urbain et interurbain sur la place du 1^{er} Août, l'ascenseur devenant ainsi le lien de transfert modal entre le bus et le train. La faisabilité d'une gare routière à la place du 1^{er} Août est actuellement à l'étude et n'est à ce jour pas encore démontrée. Au demeurant, une requalification de cette place est dans tous les cas à envisager à court terme.

Le choix de l'acier comme matériau principal s'est immédiatement imposé dans la mesure où les aspects de légèreté et de transparence étaient non seulement souhaités mais également nécessaires dans l'environnement bâti. En outre et d'un point de vue plus symbolique, on peut également trouver une adéquation entre le matériau et la ville industrielle travaillant le métal depuis le 17^{ème} siècle. Au sein du périmètre de la gare, on peut également voir un clin d'œil à toute l'épopée du rail et à ses passerelles rivetées qui ont marqué le paysage ferroviaire durant des décennies.

Sa fonction de lieu de passage, de transition, de connexion, facilitée par des moyens mécaniques verticaux, nous a tout naturellement conduits à réfléchir sur la conversion de la représentation conceptuelle à un projet de réalisation concret satisfaisant l'ensemble des paramètres tant d'usage que d'image.

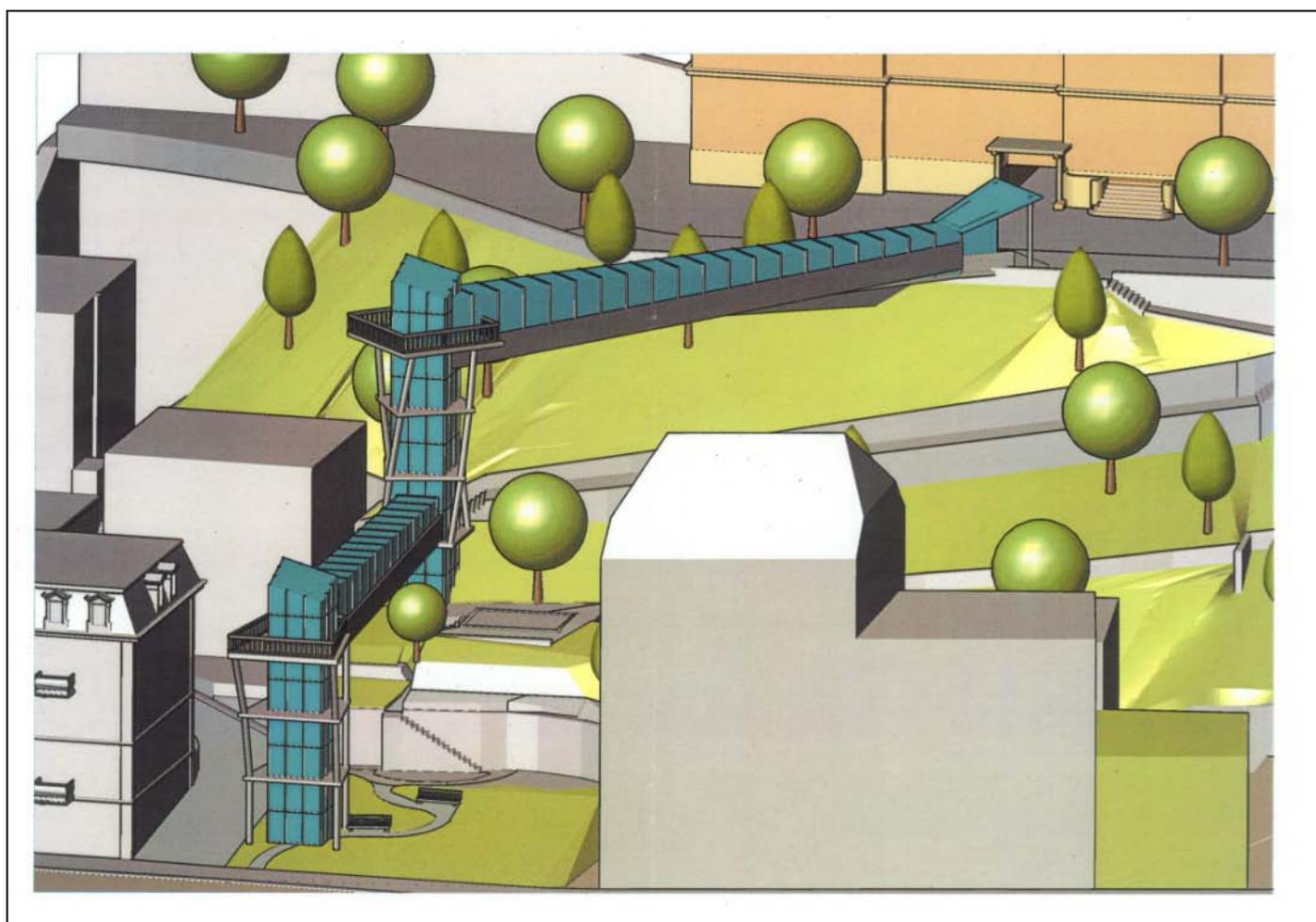
Le parti d'une structure visible en évidence, sur laquelle les charges des efforts sont lisibles dans un système statique logique et cohérent, a été déterminant pour la définition de la forme, une forme volontairement expressive. Pour faire coïncider l'image de l'objet avec celle de la structure, le recours à des assemblages complexes s'est imposé. Une collaboration étroite avec un bureau spécialisé était une condition nécessaire à cette conception.

Cet objet architectural de liaison se caractérise par deux tours et deux passerelles horizontales. Les tours, composées d'un noyau central prismatique se terminant par une toiture tronquée biaise, permettent de loger la trémie d'ascenseur. S'inspirant du langage architectural de la tour du Temple, ces deux prismes verticaux sont également divisés horizontalement par trois plateformes en encorbellement ceinturant le corps de la structure du noyau central. Dans les deux cas, les plateformes supérieures s'attachent au niveau des passerelles et répondent à une fonction de palier de transition avec l'ascenseur. De plus, elles ont toutes deux une surface légèrement plus grande, ce qui permet également d'offrir une terrasse, un point de vue dominant les bâtiments du tissu urbain orthogonal en contrebas. Ces plateformes ne sont pas anecdotiques. Elles procèdent d'une réflexion sur le fonctionnement, la sécurité et l'entretien de cette construction. Elles remplissent plusieurs fonctions, dont une fonction de brise-soleil. En effet, avec les revêtements vitrés des éléments de façades, l'intérieur de la cage d'ascenseur serait surchauffé durant les périodes d'été ce qui serait fort inconfortable. Elles permettent également de faciliter le nettoyage des vitrages extérieurs. En outre, pour ce qui est de la tour inférieure, elles satisfont aux exigences légales de sortie de secours en cas de panne

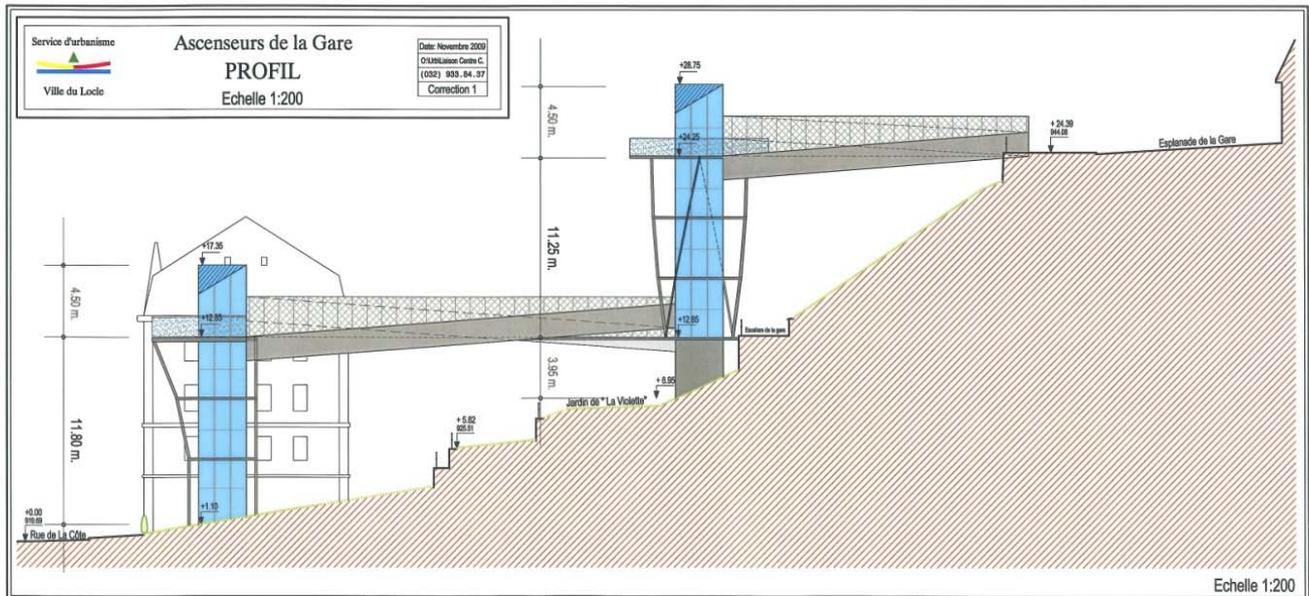
exigées pour les hauteurs de courses supérieures à 11 mètres (ce qui est le cas à la tour inférieure).

Si la combinaison du noyau et des plateformes de la tour inférieure se développe orthogonalement, la tour implantée à flanc de coteau présente une torsion des plateformes soulignant de façon claire et marquée la notion d'articulation. Cet étagement décalé casse l'espace géométrique néoplatonicien, générant paradoxalement à la configuration défléchie du cheminement une perception indécise de la forme.

Eu égard aux passerelles, elles sont toutes deux traitées selon la même expression architecturale : une structure spatiale légère, ouverte et couverte. Dans le but de solliciter l'acuité du regard et avec pour dessein de rompre l'impression rectiligne enveloppant le passant dans un sentiment de boyau, les poutres porteuses à treillis sont posées légèrement inclinées. Cet artifice génère une sensation visuelle moins rébarbative tout en conférant à l'ensemble une image tour / passerelle uniforme et homogène.



Représentation 3D de la liaison rapide gare/ centre-Ville



La réalisation de deux tours permet d'amoindrir l'impact visuel de l'infrastructure, tout en épousant les courbes de la pente.

Il est à noter que l'existence de deux ascenseurs permettra également aux usagers de pouvoir bénéficier d'un arrêt à hauteur de la partie supérieure du jardin de "Sidmouth square". Cette possibilité est d'autant plus intéressante, que le home de la Résidence se situe à proximité.

Nous profiterons également de la réalisation de cette infrastructure pour remettre en état les différentes zones vertes, tant celles des jardins de "Sidmouth square", que celles situées entre le plateau de la gare et les escaliers.

5.2 Aspects techniques

5.2.1 Généralités

Le projet de base est constitué de deux tours permettant le déplacement vertical à l'aide d'ascenseur et à partir desquelles des passerelles de 27 à 30 m permettent le déplacement horizontal. Le concept architectural est une structure métallique revêtue de panneaux de caillebotis. Ce type de structure convient très bien à ce projet, car il permet de concevoir une structure porteuse légère.

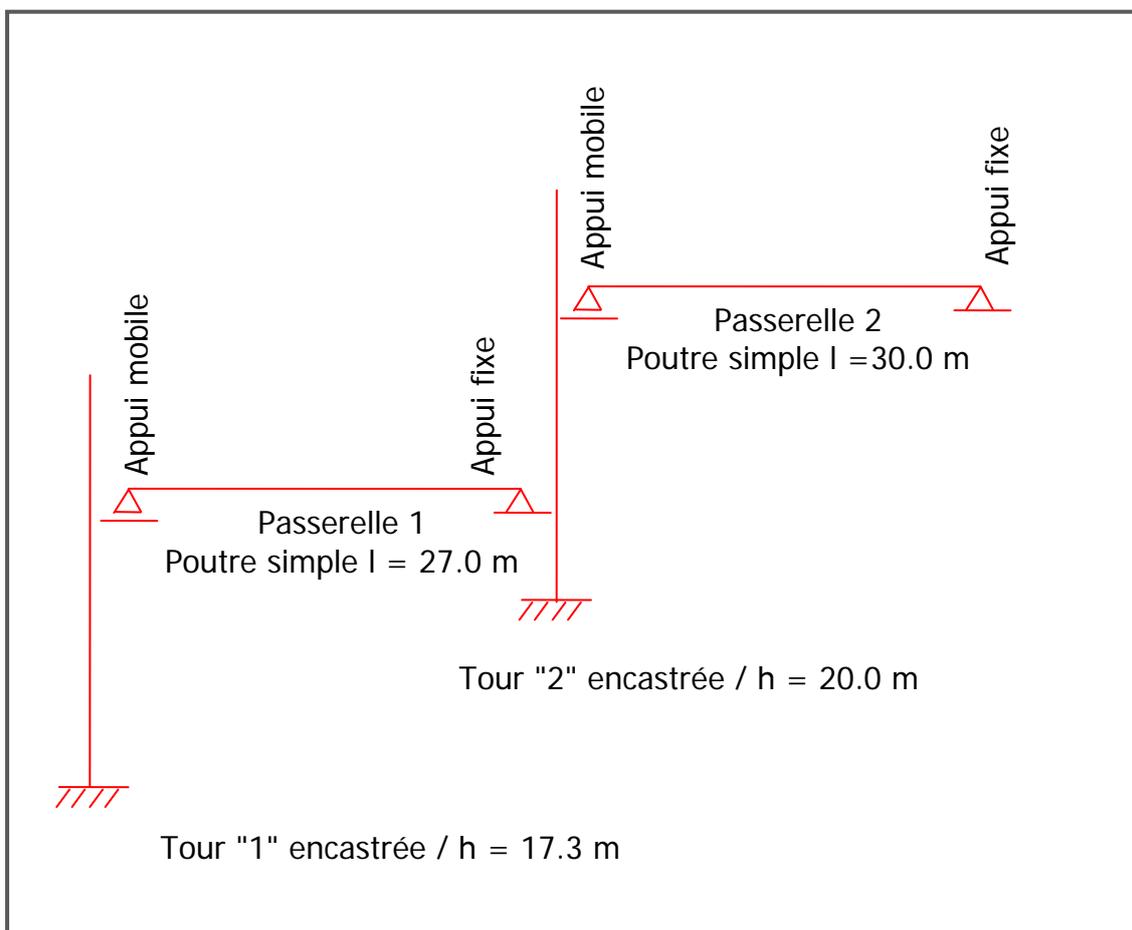
5.2.2 Gabarit des passerelles

Le gabarit des passerelles doit permettre le croisement de deux personnes handicapées. Sur la base de la norme VSS 640 201, le gabarit d'espace libre est le suivant :

- largeur : 2 x 1.20 m soit 2.40 m
- hauteur : 2.35 m.

5.2.3 Système statique de l'ouvrage

Le système statique de la structure porteuse en métal est le suivant :



5.2.4 Fondations sur pieux

Les deux tours encastées dans les fondations et les caractéristiques des premières couches géologiques nécessitent une reprise des charges de compression et de traction à l'aide de pieux.

Le système de fondation des tours est constitué de quatre micro-pieux par tour de \varnothing 60 mm d'une longueur totale de 16 m, dont 6 m sont fichés dans le terrain de bonne qualité. Les tiges métalliques seront protégées par du coulis de ciment qui sera mis en place lors du retrait du tubage. Le diamètre moyen des colonnes de ciment est de l'ordre de 25 cm.

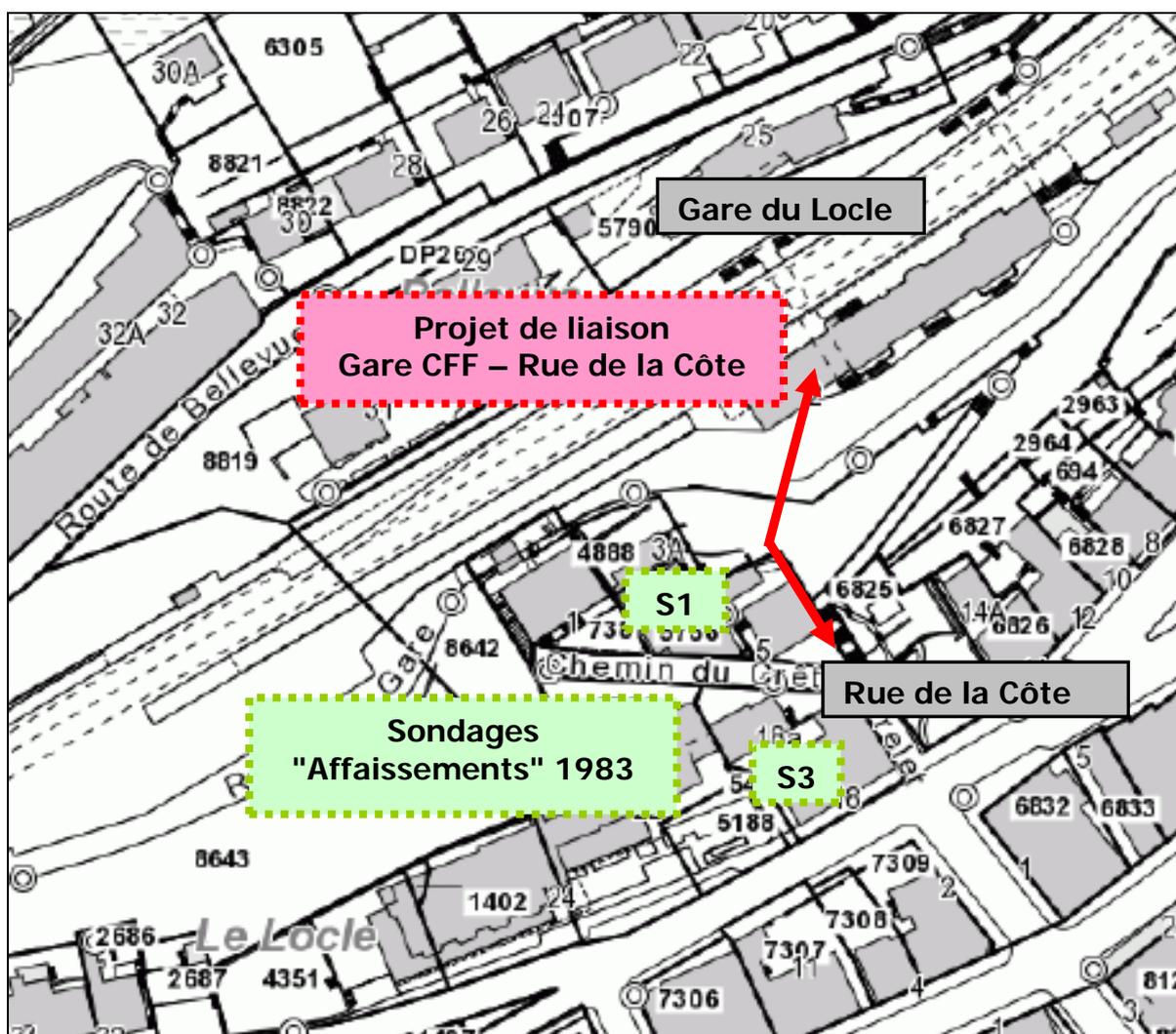


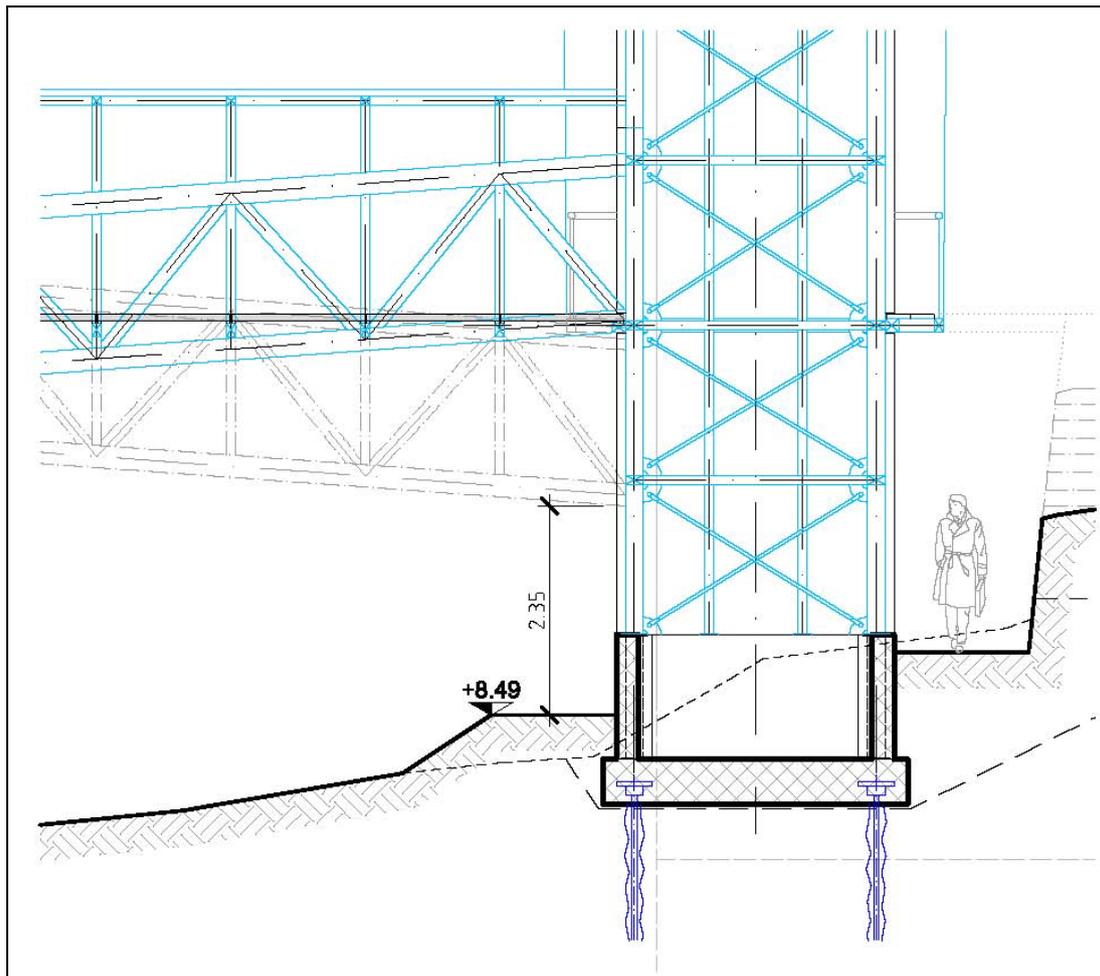
Schéma des sondages 1983 utilisés comme hypothèses dans l'étude de liaison rapide gare/Centre-ville

La culée de l'esplanade doit aussi être stabilisée à l'aide de deux micro-pieux d'une longueur de 13 m, dont 3 m sont fichés dans le terrain de bonne qualité. La culée est de plus assurée par deux ancrages horizontaux (15°) précontraints de 70 t chacun.

5.2.5 Structure porteuse en béton

Afin de protéger la structure métallique et permettre l'exécution des fosses pour les ascenseurs, des murs en béton armé sont prévus entre les fondations et le niveau du terrain futur.

La structure métallique étant encastrée dans ces murs, le détail d'appuis devra être bien conçu pour garantir la reprise des efforts de traction entre l'appui des tours métalliques, la fondation et finalement les pieux.



Coupe des pieux et fondations de la tour intermédiaire

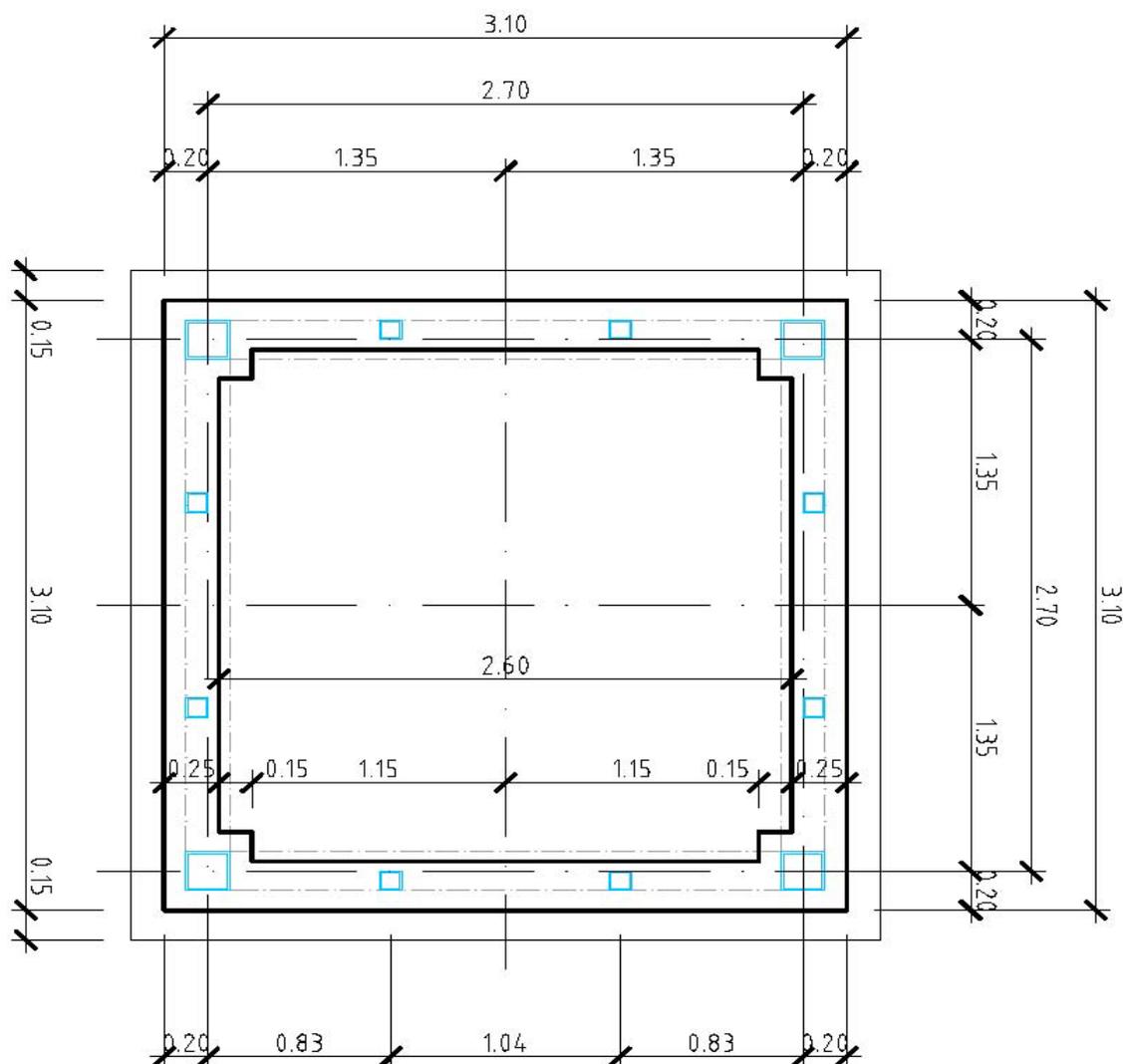
A noter que l'implantation de la tour intermédiaire est proche du chemin existant. Par conséquent :

- il est nécessaire de démolir l'accès piétons. Afin de maintenir cette liaison durant la phase de travaux, il est prévu de mettre en place une structure provisoire en échafaudage et platelage;
- l'excavation des fondations est réalisée à ciel ouvert. La paroi de la fouille serait calculée de telle manière que les talus soient stables, protégés uniquement par des feuilles de plastique.

5.2.6 Structure métallique

a) Tours métalliques

Les tours métalliques sont constituées de quatre angles porteurs reliés entre eux par deux éléments de contreventements "tirant-poussant". La structure secondaire pour les façades pourra ainsi être intégrée de manière indépendante.



Coupe type de la structure porteuse des tours

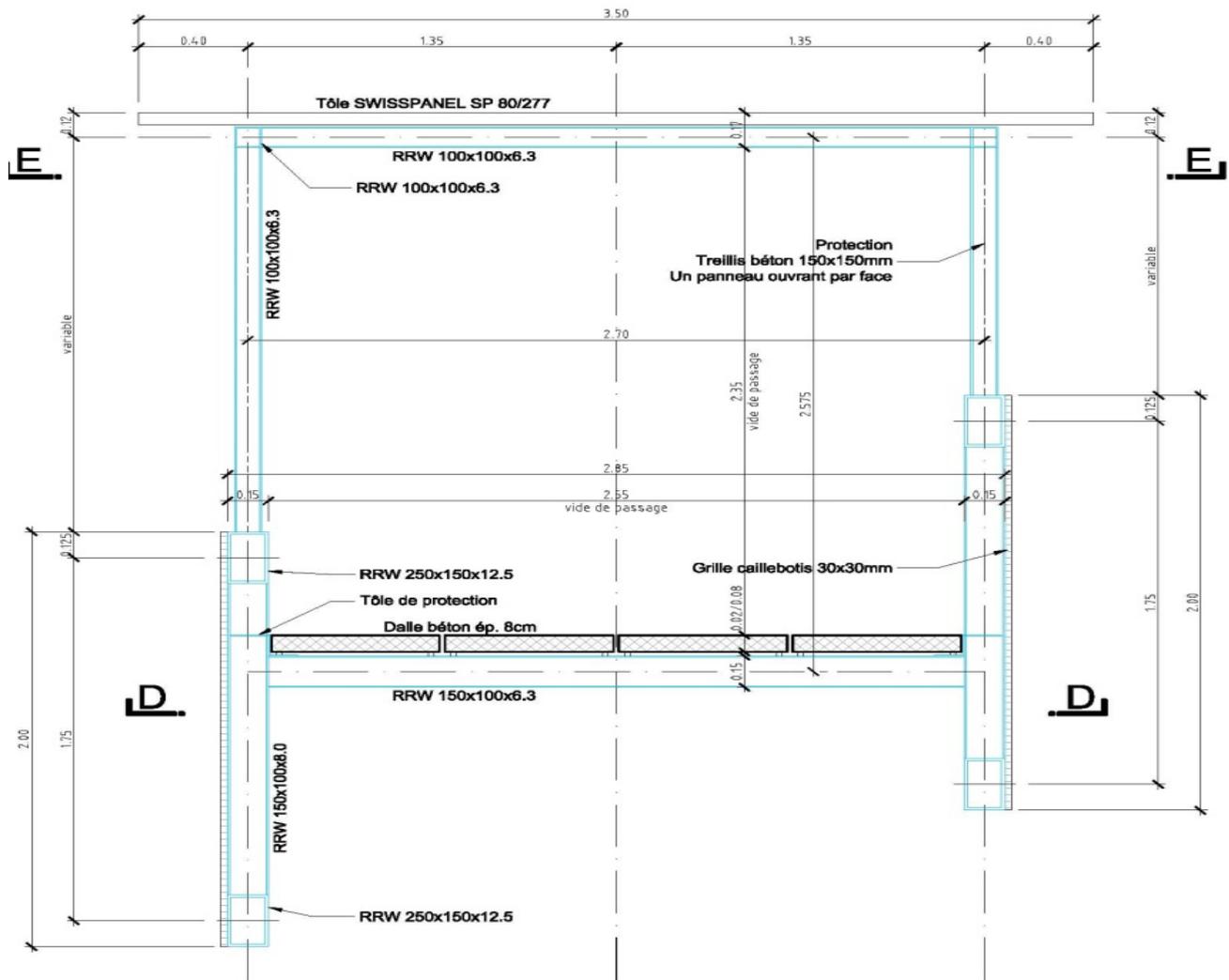
Les appuis et assemblages ont été dimensionnés selon les normes en vigueur.

b) Plateforme "point de vue"

Les deux tours sont pourvues de plateformes accessibles aux usagers. Pour la tour N2 du côté de l'esplanade, elle se situe à une hauteur de 24 m, tandis que pour la tour 1 côté centre-ville, elle culmine à une hauteur de 13 m (par rapport au trottoir de la rue de la Côte). Les fonds sont prévus en platelage en bois.

c) Passerelles

Les passerelles sont constituées de deux poutres à treillis permettant d'alléger au maximum la structure. Le concept architectural impose des poutres principales en biais sur la longueur des passerelles. Le "voilement" de la membrure supérieure est résolu à l'aide de contreventement dans le plan de la toiture et le plan des dalettes en béton.



Coupe type de la passerelle

Afin de garantir l'aspect architectural, les poutres à treillis seront recouvertes de panneaux de caillebotis posés verticalement.

Le toit des passerelles sera exécuté à l'aide d'une couverture légère.

6. Programme intentionnel des travaux

Une première approche du volume de travaux à effectuer permet de déterminer le programme intentionnel des travaux dont le point de départ est la commande de la charpente métallique.

	Mois 1	Mois 2	Mois 3	Mois 4	Mois 5	Mois 6	Mois 7	Mois 8
Commande MO	●							
Plan d'atelier	■	■						
Approbation de l'ingénieur			■ ●					
Fabrication structure métal			■	■	■			
Travaux génie civil			■	■	■	■		
Pose structure métal						■		
Pose des façades							■	
Pose des ascenseurs							■	■
Phase en atelier	■	■	■	■				
Travaux sur place			■	■	■	■	■	■

7. Aide financière au travers de projet d'agglomération

A l'initiative populaire "AVANTI" de 2002 qui demandait notamment la mise à quatre pistes du tunnel routier du Gothard, le Conseil fédéral a opposé un contre-projet. Celui-ci maintenait certes le principe de l'augmentation de la capacité du Gothard, mais y ajoutait le développement des infrastructures de transport dans les agglomérations dans le but de soulager celles-ci des nuisances liées au trafic. L'initiative était alors retirée. Il s'est cependant avéré que l'amélioration des infrastructures de transport dans les agglomérations était largement soutenue. Le Conseil fédéral a alors décidé de soumettre aux Chambres fédérales le principe du fonds d'infrastructure, accepté en 2006 et opérationnel depuis début 2008. Le fonds d'infrastructures sert à financer les voies de communication dans les agglomérations ainsi que l'achèvement et l'aménagement du réseau de routes nationales existant. Ce sont au total 20 milliards de francs qui seront disponibles dans le fonds d'infrastructures pour une durée de 20 ans. Ils se répartissent comme suit :

- 8.5 milliards de francs seront destinés à achever le réseau des routes nationales, tel que décidé en 1960,

- 5.5 milliards de francs serviront à supprimer les goulets d'étranglement chroniques lorsque ceux-ci entravent le fonctionnement de l'ensemble du réseau des routes nationales,
- 6 milliards de francs seront utilisés sous forme de contributions fédérales aux infrastructures de trafic d'agglomération privé et public, dont 2,5 milliards de francs pour les projets dits urgents (dont la construction peut débuter avant 2010), parmi lesquels aucun projet neuchâtelois n'a été retenu.

Le fonds d'infrastructures sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière.

Le projet d'agglomération du Réseau urbain neuchâtelois (RUN), déposé auprès de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) en décembre 2007, constitue un des éléments du programme cantonal en matière de transports et d'urbanisation pour les années à venir. Le TransRun est le projet-phare de ce programme, pour le développement et le positionnement du canton. La totalité des mesures, au nombre de 130, prévue dans le projet d'agglomération RUN représente des investissements aujourd'hui évalués à la hauteur de 600 millions de francs.

La Ville du Locle a, dans ce contexte, établi un catalogue de mesures dont le projet principal retenu est la liaison verticale par ascenseur gare / place du 1^{er} Août. Sur la base des devis établis en 2005, la part de financement de la Confédération s'élève pour cet objet à 375'000.00 fr. Au demeurant, pour bénéficier de ce montant il est nécessaire de respecter la procédure fédérale qui requiert la signature d'une convention entre le Canton et la Confédération avant le début des travaux. En outre, cette dernière ne sera établie qu'après l'accord de votre Conseil mais également après la procédure de mise à l'enquête publique du projet.

8. Coût des travaux

Le devis estimatif à +/-5% ci-dessous récapitule les montants totaux par chapitre CAN et CFC.

CFC	CAN	N° article / Descriptif	Montant TTC
Récapitulatif :			
		Travaux préliminaires	21'500.00
	111	Travaux en régie	53'800.00
	113	Installations de chantier	147'500.00
	116	Défrichage	16'800.00
	117	Démolitions	50'400.00
	151	Constructions de réseaux enterrés	10'700.00
	161	Épuisement des eaux	11'200.00
	162	Tirants d'ancrages et parois clouées	21'600.00
	171	Pieux	48'500.00
	211	Fouille et terrassement	47'300.00
	221	Couches de fondation	6'800.00
	222	Pavages et bordures	5'800.00
	223	Chaussées : Couches de revêtement	6'400.00
	237	Canalisations	6'900.00
	241	Béton armé	49'700.00
	315	Construction préfabriquée en béton et maçonnerie	25'400.00
	321	Construction métallique	653'300.00
		Passerelles : Façades en verre et toitures	343'800.00
232		Éclairage et électricité	50'000.00
261		Ascenseur et machinerie	220'000.00
291		Honoraires architecte	50'000.00
292		Honoraires ingénieur civil	70'000.00
421		Jardinage et arborisation	40'000.00
		Divers imprévus	100'000.00
TOTAL TTC			2'057'400.00
Arrondi à			2'100'000.00

9. Montage financier

Sur la base du projet d'agglomération de la Confédération, une aide financière de 375'000.00 fr. nous a été promise pour la réalisation de ce projet. Cette aide sera revalorisée selon l'IPC depuis 2005. Le Canton devrait lui aussi intervenir financièrement à hauteur d'un montant de 200'000.00 fr. Il est à noter qu'une demande de participation au service des Infrastructures CFF a également été effectuée.

Le montage financier est par conséquent le suivant :

Coût total des travaux (TTC) :	2'057'400.00
- Subvention fédérale :	375'000.00
- Subvention cantonale :	<u>200'000.00</u>
Coût à la charge de la Ville du Locle (Fonds)	<u>1'482'400.00</u>

Relativement aux investissements, nous précisons encore que cet objet est inscrit au sein de la planification financière 2010-2013 et sera alimenté par le fonds relatif aux mesures d'agglomération accepté par votre autorité en 2009.

10. Fonctionnement

Le coût de fonctionnement annuel de cette infrastructure devrait avoisiner les 13'000.00 fr.

Concernant la problématique des heures d'ouverture, ces dernières seront calquées sur celles de la gare de la Ville de La Chaux-de-Fonds. Ainsi, les heures d'ouverture de l'ascenseur seront fixées de 5h00 à 22h00.

11. Information et communication

Ce projet a été présenté à la commission financière et à la commission de l'urbanisme. Les deux instances ont avalisé le principe et la forme de cette réalisation, moyennant néanmoins quelques recommandations sur le couvert de la passerelle.

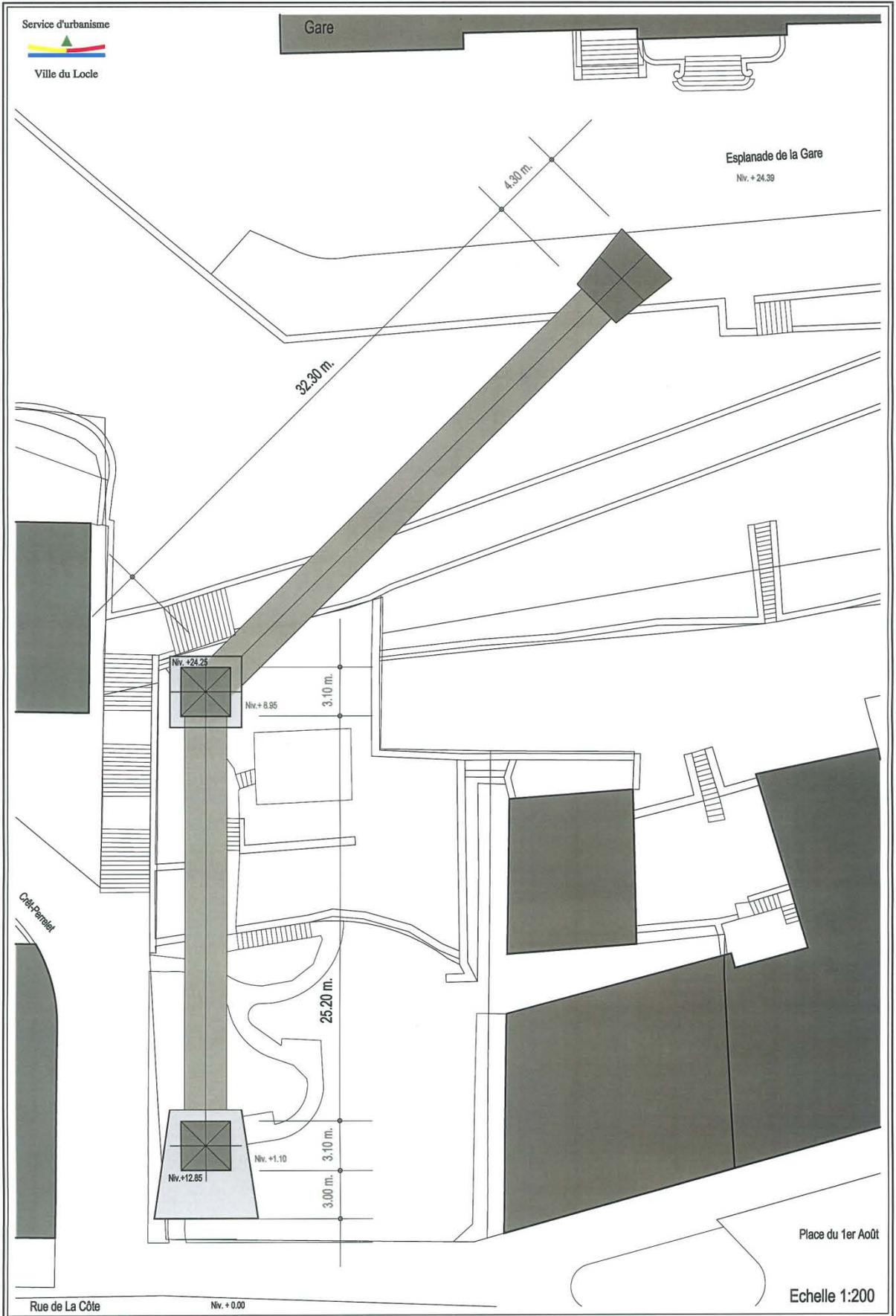
Comme vous avez pu le constater, la presse s'est aussi fait l'écho à plusieurs reprises de ce projet d'ascenseur gare-Centre-ville, notamment dans le cadre du projet d'agglomération. Le compte rendu des articles et les différents retours y relatifs font apparaître que ce projet est considéré comme un élément particulièrement porteur pour la Ville du Locle, mais aussi pour l'ensemble de la région.

A la suite d'une demande du Canton, les trois villes ont également mis sur leur site Internet respectif un descriptif de ce projet et ont participé à une conférence de presse commune, en date du 18 octobre 2010, pour présenter leurs différentes réalisations.

Le Conseil communal fera une présentation publique de cet aménagement après que votre Conseil se sera déterminé.

12. Conclusion

L'objectif de désenclaver la gare tout en facilitant sa liaison avec le centre-ville est au programme de l'aménagement de la Mère commune depuis de nombreuses années. Ce projet fait figure de mesures majeures dans notre politique d'amélioration de la mobilité douce, visant notamment à faciliter les parcours piétons en ville. Comme décrit dans le présent rapport, cette réalisation à elle seule ne pourra régler le problème de la redynamisation de la gare, mais elle y participera grandement. Cet



Echelle 1:200