

Desserte par bus électrique entre la gare du Locle
et le village des Brenets

Marché pour l'attribution d'un mandat de
groupement d'ingénieurs spécialisés, phases SIA
31 à 53

Cahier des charges

Version	Date	Auteur	Modifications principales
1	30.1.2022	NG	Première version pour coordination avec cond. admin. et MO
2	4.2.2022	NG	Corrections suite à séance avec MO du 1.2.2022
3	17.2.2022	NG	Corrections suite à relecture transN
4	22.2.2022	NG	Modification transN / NG avant consultation SCTR
5	10.3.2022	NG	Intégration remarques SCTR

Table des matières

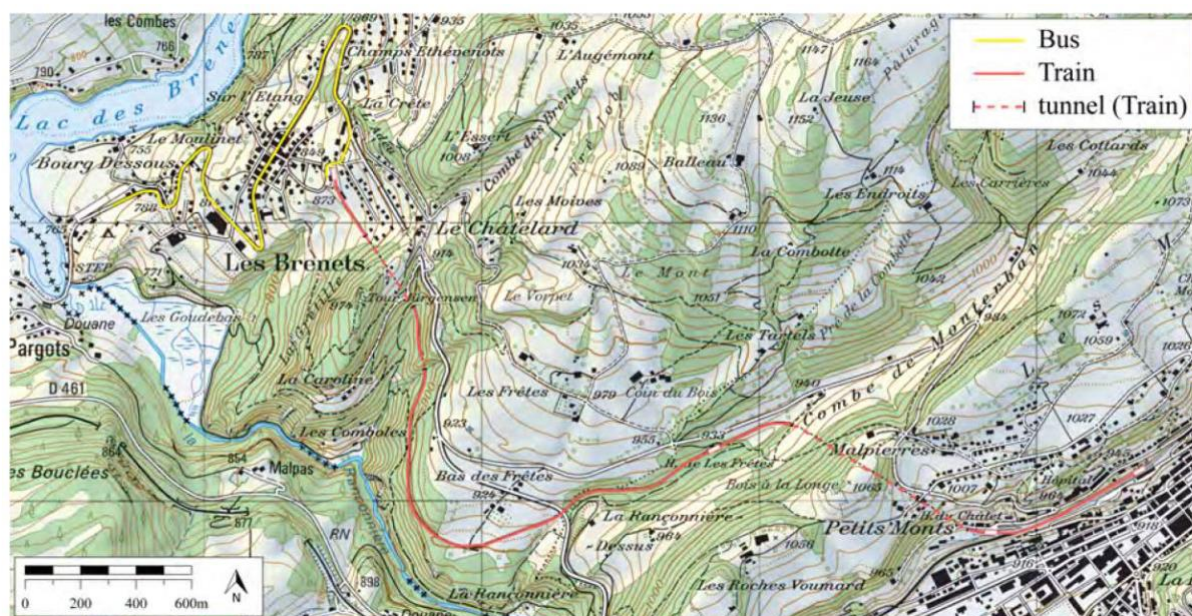
1	Contexte et cadre du projet.....	3
2	Étude préliminaire	3
3	Objectifs du MO.....	4
4	Calendrier du projet.....	4
5	Prestations du MO.....	4
6	Prestations du mandataire	5
6.1	Généralités	5
6.2	Tranches ferme et conditionnelle	6
6.3	Infrastructure routière pour bus électrique	6
6.4	Voie verte	9
6.5	Désaffectation d'installations	10
6.6	Étude d'impact sur l'environnement.....	10
6.7	Étude de circulation routière	12
7	Projets de tiers	12
8	Collaboration avec le mandant et données de base.....	12
8.1	Personne de référence.....	12
8.2	Organigramme du projet, phase études	13
8.3	Coordination des acteurs	13
8.4	Séances de suivi	14
8.5	Données de base	15

1 Contexte et cadre du projet

Depuis 1890, la ville du Locle et le village des Brenets sont reliés par une ligne ferroviaire à voie métrique d'une longueur de 4.12 km. L'infrastructure est gérée par la société transN, qui exploite aussi la ligne avec ses trains (ligne 224).

Au Lieu-dit « Le Bas-des-Frêtes », la ligne ferroviaire croise la route cantonale reliant Le Locle aux Brenets. Les autorités cantonales, avec l'appui de la commune du Locle (qui a fusionné avec celle des Brenets au 1^{er} janvier 2021) et de l'OFT, ont pris la décision remplacer l'exploitation ferroviaire par une ligne d'autobus électrique. Celle-ci utilisera l'actuelle plateforme ferroviaire sur plus de 2 km entre la gare du Locle et le Bas-des-Frêtes. L'utilisation de ce tronçon en site propre permettra d'éviter de traverser la ville du Locle et le goulet d'étranglement du Col-des-Roches. Entre le Bas-des-Frêtes et Les Brenets, la nouvelle ligne de bus électrique empruntera la route cantonale, sur laquelle elle se raccordera au niveau du Bas-des-Frêtes.

Le périmètre d'étude géographique couvre l'ensemble de la ligne ferroviaire actuelle Le Locle – Les Brenets ainsi que la route cantonale entre le Bas-des-Frêtes et le parking des Pargots (ligne actuelle TULB 385).



Vue d'ensemble des lignes de chemin de fer et de bus existantes (carte extraite du rapport de synthèse de l'étude préliminaire BG, sma / 20.12.2021)

2 Étude préliminaire

Une étude préliminaire complète a été réalisée en 2021. Elle a démontré la faisabilité du projet. Les documents produits dans le cadre de cette étude font partie des données mises à disposition par le Maître de l'ouvrage (MO) dans le cadre de l'appel d'offres pour la réalisation des études ultérieures (voir chap. 8.5 « Données de base »)

Il est à noter qu'à différents égards l'étude préliminaire dépasse les exigences de la phase SIA 2 et certaines des études et prestations effectuées dans ce cadre relèvent d'ores et déjà de la phase SIA 31. Il s'agit notamment de l'aménagement du tunnel de Monterban ainsi que des arrêts de bus « Chalet » et « Frêtes ». Il appartiendra au soumissionnaire d'évaluer les prestations à réaliser pour finaliser la phase 31, de facto déjà entamée dans le cadre du mandat d'étude préliminaire, afin de pouvoir établir une estimation des coûts à +/-20% à la

fin de la phase 31 (en incluant risques, mesures de compensation environnementales, mesures de dépollution et de conservation du patrimoine).

3 Objectifs du MO

Les deux objectifs principaux du MO sont :

- De mettre en service le nouveau système de transport en décembre 2025.
A cet effet transN a décidé de mandater un groupement pluridisciplinaire afin de développer ce projet pour les phases SIA 31 à 53. Le groupement prendra la responsabilité globale des prestations de service pour développer et réaliser le projet.
- D'adjuger le présent mandat au plus tard à fin mai 2022

4 Calendrier du projet

Les jalons impératifs à respecter sont les suivants :

Échéance	Date
Autorisation de construire	31.3.2024
Début des travaux	01.09.2024
Mise en service	14.12.2025 (début de l'année horaire)

Les soumissionnaires proposeront un planning qui respecte ces échéances. S'ils estiment que celles-ci ne sont pas réalistes, ils proposeront une adaptation du planning en la justifiant.

Le mandataire veillera au respect du calendrier. Le cas échéant, il informera au plus vite le mandant d'un retard prévisible.

A la fin de la phase SIA 31, il s'agit de prévoir un délai de minimum deux mois pour l'approbation du dossier d'AVP par les commanditaires avant de lancer la phase suivante. Le planning devra également intégrer un délai d'un mois pour la validation du dossier de mise à l'enquête.

5 Prestations du MO

Les prestations suivantes ne font pas partie du cahier des charges du groupement. Elles sont effectuées par le MO, soit directement soit par le biais de mandats à des tiers hors le mandat du groupement :

- Éventuels compléments nécessaires à l'étude du concept d'exploitation de la ligne de bus électrique (par la production transN) et diverses vérifications, parallèlement aux phases 31 et 32 du projet d'infrastructures, de manière à assurer que les infrastructures mises à l'enquête correspondent exactement aux besoins de l'exploitation du système de transport.

Ceci inclut :

- Analyse de la fréquentation de la future ligne de bus pour valider le choix du matériel roulant et confirmer les flux de piétons à la gare du Locle.

- Définition des caractéristiques du matériel roulant et des bornes de recharge.
- Revérification fine des correspondances au Locle, une fois la ligne des Horlogers remise en service et la halte des Forges mise en exploitation.
- Clarification de la propriété de l'infrastructure routière (site propre bus) et de la « voie verte » réalisée sur l'actuelle emprise ferroviaire propriété de transN ;
- Clarification de l'entretien de l'infrastructure routière (site propre bus) et de la « voie verte » réalisée sur l'actuelle emprise ferroviaire propriété de transN ;
- Clarification du financement du projet (fonds fédéraux, participation de tiers) ;
- Valorisation des bâtiments ferroviaires de la gare des Brenets ;
- Mise en place d'un plan de communication avec le Canton de Neuchâtel.
- Négociations avec les propriétaires de terrains concernés par des emprises provisoires ou définitives et élaboration de conventions ;
- Pilotage de la discussion avec les CFF sur la compensation des places de stationnement sur le P+R, analyse des possibilités de compensation des places P+R perdues dans le périmètre large de la zone ;
- Définition, choix et achat des véhicules et des bornes de recharge électrique.

Si des prestations du MO ont un rôle important dans le chemin critique du planning géré par le groupement, ce dernier l'annoncera suffisamment tôt et veillera à s'informer du déroulement des prestations en question.

6 Prestations du mandataire

6.1 Généralités

Le présent appel d'offres porte sur les éléments principaux suivants :

- L'étude et la réalisation d'une infrastructure routière pour bus électrique en site propre sur le tronçon de l'actuelle voie ferrée reliant le Locle aux Brenets (Ligne transN 224) allant de la gare du Locle au passage inférieur du Bas-des-Frêtes ;
- L'avant-projet d'une voie verte sur le tronçon de l'actuelle voie ferrée reliant le Locle aux Brenets (Ligne transN 224) allant du passage inférieur du Bas-des-Frêtes à la gare des Brenets ;
- Les aménagements des points d'arrêts et de rebroussement ainsi que de recharge électrique.

6.1.1 Infrastructures ligne de bus électrique

Le présent appel d'offres porte sur les phases avant-projet (phase 31 selon le RPH SIA 103, édition 2020), projet de l'ouvrage (phase 32), procédure de demande d'autorisation, dossier de mise à l'enquête (phase 33), appels d'offres, comparaisons des offres, propositions d'adjudication (phase 41), projet d'exécution (phase 51), exécution de l'ouvrage (phase 52), mise en service, achèvement (phase 53). Les chapitres 6.3 ss. décrivent par ailleurs des éléments particuliers à traiter en tous les cas, notamment eu égard aux résultats de l'étude préliminaire.

6.1.2 Voie verte

La voie verte constitue une exception : seule la phase 31 fera l'objet d'une tranche ferme

(voir chap. 6.4).

6.1.3 Environnement

Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) sera réalisé parallèlement aux phases 31 et 32 du projet d'infrastructures, de manière à pouvoir être joint au dossier de mise à l'enquête.

6.1.4 Santé et sécurité au travail

Les mandataires et les entreprises devront respecter la directive de sécurité SQ-0007 pour les travaux par des entreprises tierces et compléter le formulaire FOR-SQ-0005 (dispositif de sécurité approximatif).

Ces documents figurent dans le dossier d'appel d'offres et devront être imposés dans le cadre des appels d'offres aux entreprises.

6.1.5 Divers

L'option de prolongation à terme de la ligne de bus électrique vers Villers-le-Lac ne fait pas partie du présent mandat.

L'offre devra comprendre toutes les prestations nécessaires et suffisantes pour l'exécution complète du mandat et se basera notamment sur le coût des travaux présenté au chap. 6.3.8.

Les prestations rendues nécessaires par des questions et des demandes de complément du Canton de Neuchâtel et/ou de l'OFT dans la phase 33 devront être comprises dans l'offre.

L'offre prévoira l'établissement et le suivi d'un échéancier de paiements des honoraires du groupement.

6.2 Tranches ferme et conditionnelle

Les prestations des phases SIA 4.1.31, 4.1.32, 4.1.33 et 4.1.41 représentent une tranche ferme jusqu'à aboutissement. La phase 33 (dossier PAP ferroviaire) comprend également après la dépose du dossier d'approbation, le suivi de la procédure ainsi que les compléments nécessaires jusqu'à l'attribution de l'autorisation de construire.

Les prestations 4.1.51 à 4.1.53 représentent une tranche conditionnelle qui sera libérée sur décision du MO de poursuivre le projet avec le lauréat de la présente procédure, et sous réserve de l'obtention des crédits de construction des instances Ville, Canton et Confédération et des autorisations de construire.

6.3 Infrastructure routière pour bus électrique

D'une manière générale, les recommandations de l'étude préliminaire constituent la base pour l'élaboration de l'avant-projet, qui constituera à son tour la base pour la suite des prestations.

6.3.1 Site propre entre la halte du Chalet et le raccordement à la RC169, hors tunnel

En développant le projet de route sur le tronçon de l'actuelle voie ferrée entre la halte du Chalet et le raccordement à la RC 169 (partie hors tunnel) le mandataire traitera notamment les points suivants, tirés de l'étude préliminaire :

- *Précision des besoins en équipement, mobilier aux arrêts.*
- *Approfondissement de la géométrie routière approfondissement de l'analyse des visibilitées pour confirmer les dégagements nécessaires.*
- *Vérification des gabarits horizontaux nécessaires au passage des engins de déneigement.*

6.3.2 Site propre dans le tunnel de Monterban

Le projet de réaménagement du tunnel se basera également sur les recommandations de l'étude préliminaire, sauf si au cours des études il s'avère que les hypothèses retenues en EP ne sont pas pertinentes.

En développant le projet de route dans le tunnel de Monterban, le mandataire traitera notamment les points suivants (en *italique* : tiré de l'étude préliminaire) :

- *Précision des points d'alimentations réseaux du projet (eau, télécom, électricité).*
- *Analyse de la luminance aux portails du tunnel de Monterban pour dimensionner les éclairages d'adaptation.*
- *Évaluation de la nécessité de réaliser une simulation des fumées dans le tunnel de Monterban.*
- *Établissement du concept de gestion des matériaux d'excavation du tunnel (y c. valorisation sur place).*
- *Définition avec transN et les services du feu des équipements du tunnel de Monterban en matière de gestion des eaux d'extinction (notamment potentiel bassin de stockage, choix pour l'alimentation hydrante côté Brenets)*
- *Définition avec transN des modalités d'exploitation, en particulier du site propre et du tunnel de Monterban (gestion des feux, barrières, caméras, procédures de secours, etc.), y compris les scénarios d'exploitation en lien avec la gestion des risques.*
- Système de sécurisation pragmatique empêchant les accès non autorisés (p. ex. piétons, vélos, voitures) au tunnel, notamment la nuit.
- Système de commande à distance des signaux autorisant l'accès des bus au tunnel
- Raccordement des équipements du tunnel au centre d'exploitation transN
- Collaboration avec le chef de projet transN pour la validation des équipements de sécurité du tunnel par les pompiers et la police.
- Approfondissement de l'analyse de risque de l'EP sur les points nécessaires, notamment quant aux propositions d'écart avec les normes en vigueur (entre autres : absence issue de secours, alimentation HT par un seul réseau, etc.)
- Appui au chef de projet transN pour l'élaboration de mesures de prévention des malveillances sur les installations du tunnel.

En outre, le mandataire étudiera dans l'avant-projet une variante avec élargissement du gabarit destiné à la pose d'un système de ventilation mécanique. Le MO décidera à la fin de l'AVP de l'intégrer ou non dans la demande de permis de construire.

6.3.3 Raccordement du site propre à la RC

Le développement du projet du raccordement de la nouvelle route en site propre à la RC 169 se fera sur la base de la « solution de base » de l'étude préliminaire, telle que décrite au chap. 5.7.1. du rapport d'étude préliminaire.

L'ouvrage dénivelé existant sera mis hors service de manière adéquate et permanente.

6.3.4 Aménagement du point de retournement, d'arrêt et de recharge au Locle

En élaborant le projet d'arrêt au terminus du Locle, le mandataire traitera notamment les points suivants (en *italique* : tiré de l'étude préliminaire) :

- *Étude du cheminement piéton par le quai CFF, ou de la possibilité de réaliser un cheminement piéton en parallèle du quai et séparé du quai par une barrière. Échanger à ce sujet avec la commune : le projet communal de réaménagement de l'esplanade (information à aller collecter auprès de la Commune en début d'AVP), comprenant potentiellement une interdiction aux TIM de circuler entre le P+R et la gare rendant la voie potentiellement circulaire par les piétons pourrait également être une alternative. En AVP, deux voire trois variantes seront élaborées. Le MO tranchera après l'AVP la variante à retenir pour le dossier d'approbation.*
- *Analyse de la possibilité/pertinence de déplacer la rampe voyageurs CFF en extrémité de quai (les études de déplacement d'installations CFF seront commandées par le MO aux CFF)*
- *Analyse de la pertinence du déplacement du mât LC en extrémité ouest du parking au regard de son coût (les études de déplacement d'installations CFF seront commandées par le MO aux CFF).*
- *Production des plans du réaménagement du P+R pour validation par CFF, avec notamment : coupe en travers de principe, profil longitudinal, vue d'ensemble.*
- *Évaluation des mesures à prendre sur l'aménagement de la voirie existante entre le P+R du Locle et l'arrêt du Chalet, notamment sur la rue de la gare.*
- Génie-civil lié à la borne de recharge électrique (p. ex. socle, fixation, abri evt., tubes et chambres pour câbles d'alimentation, etc.).
- Alimentation électrique de la borne de recharge en coordination avec Viteos.

6.3.5 Aménagement du point de retournement, d'arrêt et de recharge aux Brenets

Concernant l'arrêt des Brenets, le mandataire se basera sur la variante d'arrêt située à l'extrémité du Parking des Pargots afin de se rapprocher des centres d'attraction que sont le terminal de la Navigation, le parc nautique, les commerces, restaurants et hôtels.

En élaborant le projet, le mandataire traitera également les points suivants :

- Génie-civil lié à la borne de recharge électrique (p. ex. socle, fixation, abri evt., tubes et chambres pour câbles d'alimentation, etc.).
- Alimentation électrique de la borne de recharge en coordination avec Viteos.

6.3.6 Arrêts en ligne

Pour les arrêts du Chalet et des Frêles, le mandataire établira des projets d'arrêts avec quais latéraux aux normes LHand.

6.3.7 Devis

A partir de la phase 31, le devis incluront les coûts d'exploitation et de maintenance des infrastructures, avec une précision de +/- 20%.

En phase 41, le devis sera révisé à +/- 10% sur la base des offres rentrées.

Dans les devis, les acquisitions de terrains seront comptées à un prix du m² équivalent à trois fois la valeur estimée du terrain.

6.3.8 Coûts déterminants

Le coût des ouvrages liés à l'infrastructure routière en site propre et la voie verte a été estimé à 15.1 MCHF HT, soit 14.2 MCHF HT pour l'infrastructure pour le bus électrique et 0.9 MCHF pour la voie verte, avec une précision de +/- 30%.

Ces montants ressortent de la figure 81, chap. 9.1 du rapport d'étude préliminaire

6.4 Voie verte

La future voie verte (voie de mobilité douce) est constituée des éléments suivants :

- L'actuel tronçon de voie ferrée entre le passage inférieur sous la RC 169 et la gare transN des Brenets, jusqu'au point de raccordement à la voirie publique locale.
- Le raccordement proprement dit à la RC 169 au Bas-des-Frêtes

Dans l'étude préliminaire, la voie verte n'a pas été étudiée de manière aussi détaillée que d'autres éléments du projet.

Le mandataire réalisera l'avant-projet de la transformation de la plateforme ferroviaire actuelle en voie verte, entre le PI du Bas-des-Frêtes et la gare transN des Brenets. Les prestations d'ingénieur venant après la phase 31 constituent une option du présent mandat, qui ne doit pas être chiffrée dans le cadre de l'offre. L'avant-projet sera réalisé sur la base de la variante de raccordement à la RC 169 dite « beige » (page 59 du rapport d'étude préliminaire) avec le principe d'accroche no. 2 (page 65 du rapport d'étude préliminaire).

L'avant-projet intégrera notamment :

- La sécurisation de l'itinéraire, notamment sur les remblais, les murs de soutènement et les tunnels ;
- La validation du concept du raccordement à la RC169 et des mesures transitoires concernant la prolongation vers le Locle ;
- L'analyse du modelé de terrain autour de la rampe d'accès à la RC169 et interactions avec les parcelles riveraines.

Deux variantes de revêtement de la voie verte seront étudiées dans l'avant-projet : en grave compactée et en enrobé bitumineux.

Le mandataire fera confirmer par les associations cyclistes (notamment Pro-Vélo) les concepts retenus, en particulier concernant l'exploitation des tunnels du Chatelard et des Rayats avec une largeur de 3.4 m au lieu de 6 m.

Un dossier d'avant-projet spécifique à la voie verte sera élaboré à l'attention de la Commune du Locle.

Concernant l'impact environnemental et patrimonial, le mandataire complètera le rapport d'enquête préliminaire mis à disposition (voir chap. 8.5 « Données de base ») sur les éléments liés à la voie verte jusqu'à pouvoir éliminer les incertitudes et chiffrer à +/- 20% les mesures nécessaires.

6.5 Désaffectation d'installations

6.5.1 Tronçon de voie Gare du Locle – Halte du Chalet

Les prestations incluent le démantèlement de la voie et des installations ferroviaires et la renaturation du terrain.

6.5.2 Tronçon Halte du Chalet - Bas-des-Frêtes

Les prestations incluent le démantèlement de la voie et des installations ferroviaires en prévision de la construction de la route pour le bus électrique.

6.5.3 Tronçon de voie Bas-des-Frêtes - Les Brenets

Si la Commune du Locle renonce au projet de voie verte, le mandataire intégrera au projet global la désaffectation du tronçon de voie ferrée intégrant la sécurisation des tunnels des Rayats et du Chatelard. Le projet devra alors satisfaire aux exigences des autorités en matière de sécurisation du tracé et des ouvrages désaffectés ainsi que de renaturation.

6.5.4 Gare ferroviaire actuelle des Brenets

Les prestations incluent le démantèlement des voies de garage (jusqu'à l'entrée du dépôt) et de service, ainsi que la renaturation des terrains appartenant à transN.

Les bâtiments transN de la gare des Brenets ne sont pas démolis.

En élaborant le projet, le mandataire traitera notamment les points suivants :

- Analyses des besoins d'assainissement des terrains et des bâtiments (voir chap. 6.6 ci-dessous)
- Si nécessaire, mise en œuvre des mesures d'assainissement (voir Chap. 6.6 ci-dessous).
- Démontage et évacuation des installations ferroviaires (hors les bâtiments).

6.6 Étude d'impact sur l'environnement

6.6.1 Généralités

Un rapport d'enquête préliminaire (REP) a été élaboré en phase d'étude préliminaire. Il est mis à disposition (voir chap. 8.5 « Données de base »).

Le mandataire réalisera un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) basé sur les conclusions du REP, et le cahier des charges du suivi environnemental de réalisation en parallèle des phases 31 et 32 du projet d'infrastructures.

D'une manière générale, tous les sondages et investigations environnementales nécessaires sur les terrains sont à traiter en début de la phase 31 afin de quantifier les impacts et mesures d'assainissement nécessaire dans les phases suivantes.

Le mandataire traitera notamment les points suivants (en *italique* : tiré de l'étude préliminaire) :

- *Affinage des mesures à mettre en œuvre préconisées dans le rapport d'enquête préliminaire, coordination avec le service cantonal de l'environnement et de l'énergie (SENE).*

- *Analyse de l'opportunité d'un éventuel passage à faune au droit du PS RC169.*
- *Établissement la demande de défrichement et les mesures compensatoires.*
- Détermination des mesures et évaluation des coûts de traitement des éléments pollués

Le RIE traitera également la voie verte ainsi que la variante de désaffectation de l'infrastructure ferroviaire entre le Bas-des-Frêtes et Les Brenets, dans l'hypothèse où le projet de voie verte ne serait pas poursuivi.

6.6.2 Précisions concernant la pollution des sols et des bâtiments

Le mandataire effectuera dès le début de la phase 31 les tâches suivantes (en *italique* : tiré de l'étude préliminaire) :

- *Analyses (sondages) de la pollution dans le ballast et le sol support de la voie existante du Locle aux Brenets*
- Sondages sur les bâtiments de la gare des Brenets et détermination des besoins d'assainissement en cas de changement futur d'affectation.
- Analyses (sondages) de la pollution des sols de la gare des Brenets selon un quadrillage adéquat (inclus faisceau des voies de débord et sous-sol du dépôt)
- Délimitation des sols pollués au sens de l'OSites.
- Si des sols s'avéraient pollués, élaboration en collaboration avec les autorités compétentes des mesures d'assainissement (art. 7 ss. OSites). Cette prestation est **en OPTION dans la phase 31**, car ce travail ne sera pas nécessaire si les analyses montrent que les sols ne sont pas pollués.

La réalisation des mesures d'assainissement définies avec les autorités dans le but de permettre une valorisation ultérieure du terrain (p. ex. habitat, parc public, jardins, etc.) constitue une **OPTION dans les phases 32 à 53**, car ce travail ne sera pas nécessaire si les analyses montrent que les sols ne sont pas pollués.

Les options ne sont pas à chiffrer dans le cadre de l'offre. Elles seront, le cas échéant, convenues de gré à gré.

6.6.3 Précisions concernant la conservation du patrimoine

Le mandataire effectuera dès le début de la phase 31 les tâches suivantes :

- Identification des besoins de conservation du patrimoine ferroviaire en collaboration avec le MO et avec les conservateurs cantonal et communal du patrimoine. Vérification notamment des attentes en ce qui concerne les bâtiments de la gare des Brenets et les portails du tunnel de Monterban, non mentionnés dans l'enquête préliminaire.
- Si la conservation de certains éléments patrimoniaux nécessitait des mesures particulières, celles-ci seront élaborées avec l'ingénieur civil. Cette prestation est **en OPTION dans la phase 31**, car elle dépend du résultat de l'identification des besoins.

La réalisation des mesures de conservation définies avec les autorités compétentes constitue une prestation **en OPTION dans les phases 32 à 53**, car elle dépend du résultat de l'identification des besoins.

Les options ne sont pas à chiffrer dans le cadre de l'offre. Elles seront, le cas échéant, convenues de gré à gré.

Le tableau ci-dessous explicite ce qui précède :

Phases SIA	31		32	33	41	51	52	53
Infrastructure routière pour bus électrique et démantèlement des infrastructures ferroviaires (Base)	Tranche ferme					Tranche conditionnelle		
Voie verte	Tranche ferme		Option (non chiffrée)					
Cas particulier assainissement des sols	<u>Sondages et analyses:</u> Tranche ferme	<u>Définition des mesures d'assainissement:</u> Option (non chiffrée)	Option (non chiffrée)					
Cas particulier mesures de conservation du patrimoine	<u>Identifications besoins de conservation:</u> Tranche ferme	<u>Définition des mesures de conservation:</u> Option (non chiffrée)	Option (non chiffrée)					

6.7 Étude de circulation routière

Le mandataire traitera les questions liées au trafic routier entre la fin du site propre et le terminus au Locle ainsi que dans le village des Brenets et développera les mesures nécessaires afin d'assurer à toute heure de la journée et en toute saison la fluidité de la circulation des bus.

7 Projets de tiers

Le mandataire devra notamment tenir compte des projets de tiers ci-après. Le cas échéant, il inclura dans son offre la coordination avec les MO de ces projets.

- Le projet de réaménagement de la Gare CFF du Locle (mise en conformité LHand) – Horizon de mise en service 2023. Il s'agit ici d'étudier une intégration intelligente de l'interface de bus avec les quais, et d'éviter les conflits en phase travaux avec le nouveau quai bus et la boucle de retournement
- L'entretien des ouvrages de la ligne 224
- Projets de la société de services industriels Viteos et autres services communaux
- Les projets de mise en conformité LHand des arrêts de bus le long de la RC 169 Cantonale aux Brenets (MO Commune du Locle)
- Le projet de réaménagement de l'esplanade de la gare du Locle (MO Commune du Locle).
- Le projet de contournement du Locle par la route N20 (MO : OFROU) Travaux prévus à partir de 2025. Le futur tunnel autoroutier croisera le tunnel de Monterban 7 m plus bas.

8 Collaboration avec le mandant et données de base

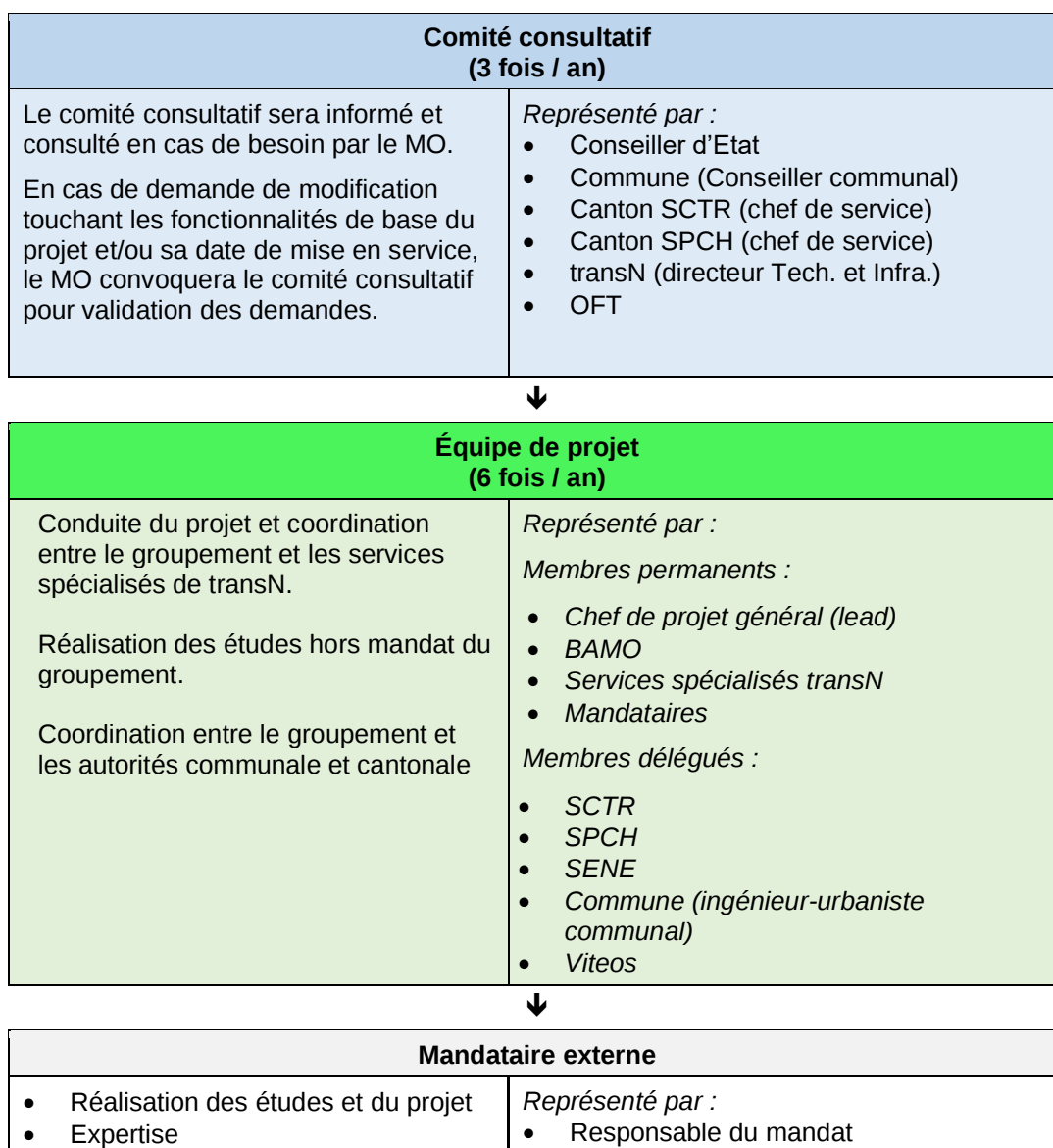
8.1 Personne de référence

La conduite du mandat sera assurée par transN, représenté par le chef de projet général, dont les coordonnées seront transmises au moment de l'adjudication.

Tous les contacts entre le mandataire et le maître de l'ouvrage passeront par cette

personne.

8.2 Organigramme du projet, phase études



8.3 Coordination des acteurs

Le mandataire est responsable d'assurer une coordination adéquate entre les membres du groupement, ainsi qu'entre le groupement et les entreprises mandatées. Cette coordination prendra la forme que le mandataire jugera la plus adaptée à la situation.

Le chef de projet général est responsable d'assurer une coordination adéquate entre le mandataire et les services spécialisés de transN, entre le mandataire et les autres prestataires impliqués dans le projet, ainsi qu'avec les autorités communale, cantonale et fédérale concernées.

Le mandataire mettra en place un système de suivi des tâches et des décisions prises par les organes du projet, accessible à tous les acteurs.

Le mandataire mettra en place une plateforme de partage de documents, utilisable

facilement, également par le MO et ses mandataires hors mandat du groupement.

8.4 Séances de suivi

D'une manière générale, le mandataire devra anticiper les points à discuter et les décisions à prendre avec ou par le MO dans le cadre de la préparation de l'ordre du jour des séances régulières des organes du projet. L'objectif étant de limiter au maximum les réunions ad hoc ou en urgence.

Les soumissionnaires incluront dans leur offre un nombre de séances nécessaire pour la réussite du projet. Les chapitres suivants indiquent le nombre de séances à prévoir pour les groupes prévus par le MO.

8.4.1 Séances de comité consultatif

3 séances par an, d'une durée de 2 à 3h au siège du MO sont à prévoir. Le mandataire ne participe pas aux séances.

Le chef de projet général transN organise les séances et rédige le procès-verbal.

Le mandataire sera appelé à participer à l'élaboration des présentations et autres documents de séance (powerpoint, plans, etc.).

8.4.2 Séances générales de l'équipe de projet

En moyenne 6 séances par an, d'une durée de 2 à 3h au siège du MO sont à prévoir. La délégation du mandataire dépendra de l'ordre du jour. Elle sera en principe composée du responsable du mandat, de son remplaçant ainsi que d'une à deux personnes supplémentaires.

L'ordre du jour et la convocation sont de la responsabilité du MO, en collaboration avec mandataire.

L'élaboration des présentations et autres documents de séance (powerpoint, plans, etc.) ainsi que la rédaction du procès-verbal dans un délai de 5 jours ouvrables sont de la responsabilité du mandataire. La diffusion aux autres interlocuteurs se fera par le MO après validation.

8.4.3 Séances de coordination avec le chef de projet

10 à 15 séances de coordination par an avec le chef de projet général transN, d'une durée de 2 à 3h au bureau du resp. du mandat sont à prévoir. La délégation du mandataire dépendra de l'ordre du jour.

Ces séances servent aussi à la préparation des séances générales de l'équipe de projet et du comité consultatif.

A transN, la coordination interne importante avec les autres départements peut se faire via la plateforme PLANIFICATION existante. Avant la fin de l'avant-projet (phase 31), le mandataire devra y présenter notamment les variantes de méthodologies de travaux. Le choix de la meilleure variante de méthodologie de travaux sera fait par les membres de la plateforme PLANIFICATION. Ces séances sont comprises dans le nombre de séance indiqué ci-dessus.

L'élaboration des présentations et autres documents de séance (powerpoint, plans, etc.) ainsi que la rédaction du procès-verbal dans un délai de 5 jours ouvrables sont de la responsabilité du mandataire. La diffusion aux autres interlocuteurs se fera par le MO après validation.

8.4.4 Séances de chantier

En phase travaux, le mandataire organisera des séances de chantier hebdomadaires.

Il y convoquera les entreprises concernées en fonction de la phase de travaux, ainsi que le chef de projet.

Il est responsable de leur organisation et du procès-verbal, qui sera envoyé aux participants dans les 24 h après la séance.

8.4.5 Divers

Le groupement et le MO mettront à disposition les salles de réunion adéquates, ou le cas échéant le système de réunion en ligne adéquat.

En plus des séances ci-dessus, le mandataire prévoira dans son offre 4 séances de réserve par an, d'une durée de 2 à 3h à 3 personnes en moyenne.

8.5 Données de base

Les données de base suivantes sont fournies aux soumissionnaires avec le dossier d'appel d'offres :

- Rapport d'étude préliminaire / BG, sma / 20.12.2021
- Rapport d'enquête préliminaire environnement / BG, acade, viridis / 26.11.2021
- Analyse de risque / BG / 26.11.2021
- Plans et profils-type / BG
 - Plan de situation générale / 26.11.2021
 - Terminus gare du Locle / 26.11.2021
 - Portail le Locle et arrêt le Chalet / 26.11.2021
 - Tunnel Monterban profils type / 26.11.2021
 - Aménagement au portail Combe de Monterban / 26.11.2021
 - Terminus Parc des Pargots / 26.11.2021
 - Variante élargissement route communale / 26.11.2021
 - Raccordement du site propre et de la voie verte sur la RC 169 / 16.12.2021

D'autres données territoriales de base sont disponibles sur le [Géoportail du SITN](#).