

transN

**RAPPORT ANNEXE**  
**SUR**  
**L'ETAT DU RESEAU 2025**  
(CP 2025-2028)

# TABLE DES MATIERES

<b>RAPPORT ANNUEL – INFRASTRUCTURE TRANSN AU 31.12.2025</b> .....	<b>3</b>
1. Introduction .....	3
2. Evolution en 2025.....	3
Renouvellement.....	4
Maintenance .....	4
État de complétude de l’inventaire des installations et priorisation .....	4
3. Classes d’état.....	5
Répartition des classes d’état par catégorie d’installations .....	5
Répartition globale des CE .....	7
4. Maîtrise et maintenance des installations classées en CE 5 .....	7
Analyse des dérangements des installations classées en CE 5 .....	8
Cadre méthodologique de l’analyse.....	8
Impacts de dérangements par classe d’état .....	8
5. Planification des renouvellements des CE 4 & CE 5.....	9
Répartition des installations classées en CE 4 et CE 5.....	9
Logique de hiérarchisation des besoins de renouvellement .....	10
Intégration dans la planification pluriannuelle.....	10
Portée et limites de l’analyse .....	12
Note méthodologique relative aux valeurs de remplacement .....	13
6. Conclusion .....	13

# RAPPORT ANNUEL – INFRASTRUCTURE TRANSN AU 31.12.2025

---

## 1. INTRODUCTION

Le rapport sur l'état du réseau (RapRes) complète le **Rapport annuel 2025** de transN. Établi conformément aux exigences de la réglementation **R RTE 29900**, il a pour objectif de documenter l'état de l'infrastructure ferroviaire, son évolution et les mesures mises en œuvre pour en assurer la sécurité, la disponibilité et le maintien à long terme.

Le présent document constitue **l'Annexe explicative au RapRes** et vise à en faciliter la lecture et l'interprétation.

Chez transN, l'année **2020** constitue l'année de référence à partir de laquelle une qualité de données jugée suffisante a permis d'engager une évaluation structurée et comparable de l'état des installations. Depuis lors, la complétude et la fiabilité des données ont continuellement progressé, tant sur le plan de l'inventaire que de l'évaluation des classes d'état. À fin **2025**, cette maturité concerne l'ensemble des catégories d'installations 100 à 700, désormais intégralement recensées et gérées dans l'outil GestioRail.

L'année **2025** marque une **étape charnière**. Elle ne correspond plus uniquement à une phase de constitution et de consolidation des inventaires, mais au passage vers une approche plus systématique de **pilotage de l'état du réseau**, intégrant de manière cohérente les liens entre inventaire, classes d'état, maintenance, renouvellement et planification à moyen terme dans le cadre de la convention de prestations **CP 2025–2028**.

Les analyses présentées dans cette annexe reposent sur les installations pour lesquelles les données sont stabilisées et évaluables selon la méthodologie de la R RTE 29900. Les résultats doivent être interprétés en tenant compte du degré de maturité des données par catégorie d'installations, certaines évolutions reflétant davantage l'amélioration progressive de l'inventaire que des variations intrinsèques de la substance.

La **classe d'état** d'une installation constitue une appréciation normative de son état au regard de son cycle de vie. Elle ne remet en aucun cas en cause la sécurité de l'exploitation, laquelle est garantie en permanence par des mesures techniques, organisationnelles et de maintenance adaptées.

La structure du présent rapport est conçue pour permettre plusieurs niveaux de lecture complémentaires :

- ✓ une lecture factuelle, décrivant l'état des installations et son évolution ;
- ✓ une lecture explicative, mettant en évidence les facteurs influençant ces résultats ;
- ✓ une lecture stratégique, reliant ces constats aux priorités de pilotage et de renouvellement sur la période de la CP 2025–2028.

Dans cette logique, le rapport met en évidence la stabilisation de l'inventaire technique, la clarification progressive des périmètres encore en analyse (notamment pour les catégories **000 et 800**) et la définition de priorités ciblées visant à renforcer, dès 2026, le suivi et la maîtrise des installations essentielles à la sécurité et à la disponibilité de l'infrastructure.

## 2. EVOLUTION EN 2025

Le présent chapitre met en évidence les principaux événements ayant marqué l'année **2025** en matière de renouvellement, de maintenance et de gestion de l'inventaire. Il vise à expliciter les

facteurs ayant influencé l'évolution de l'état du réseau et constitue une **clé de lecture indispensable** pour l'interprétation des classes d'état présentées dans les chapitres suivants.

## Renouvellement

Les renouvellements réalisés en 2025 ont principalement porté sur des installations critiques pour la sécurité, la disponibilité, la conformité fonctionnelle et l'accessibilité de l'infrastructure ferroviaire. Ces interventions ont contribué au maintien, voire à l'amélioration, de la substance du réseau sur les lignes concernées.

Les principaux renouvellements soumis à la procédure d'approbation des plans effectués et remis en exploitation en 2025 sont les suivants :

- L 221 : Mise en conformité LHand de la Gare de Couvet avec construction d'un nouveau local technique et renouvellement d'installations des catégories 200 à 600
- L 221 : Mise en service de la TC Ittis
- L 221 : Assainissement du pont de La Presta
- L 222 : Mise en conformité LHand des haltes de La Corbatière et La Sagne-Eglise ainsi que construction d'un quai provisoire à La Chaux-de-Fonds-Grenier.
- L 222 : Renouvellement partiel de la LC de la pleine voie 303 entre La Corbatière et La Chaux-de-Fonds ainsi que renouvellements de divers platelages de PN.

Les modifications de construction réalisées en 2025 et non soumises à la procédure d'approbation des plans ont été annoncées au moyen du **Formulaire de déclaration OPAPIF**, conformément à l'annexe ad art. 1 OPAPIF.

## Maintenance

Les travaux de maintenance réalisés en 2025 s'inscrivent dans une logique de maintien ciblé de la disponibilité et de maîtrise des risques, en particulier sur des installations se situant en phase avancée de leur cycle de vie.

Outre les entretiens préventifs systématiques courants, des travaux de maintenance corrective ont été effectués sur la base de la surveillance accrue du réseau. À fin 2025, les installations classées en CE 5 le sont exclusivement pour des raisons économiques (vétusté générant des coûts d'entretien élevés ou des contraintes de disponibilité). Pour les installations d'accueil, le classement en CE 5 résulte principalement de limitations fonctionnelles, notamment au regard des exigences LHand.

Il est à relever qu'en 2025, **aucune installation n'est classée en CE 5 sur la base d'une évaluation technique**, c'est-à-dire pour non-conformité aux exigences d'exploitation normale. Cette situation reflète l'efficacité des mesures de surveillance, de maintenance et de renouvellement mises en œuvre.

## État de complétude de l'inventaire des installations et priorisation

À fin **2025**, l'inventaire des installations ferroviaires de transN est **largement stabilisé** et intégré dans l'outil **GestioRail** pour l'ensemble des catégories d'installations **100 à 700**. Cette complétude constitue un socle solide pour l'évaluation structurée de l'état du réseau et le pilotage des activités de maintenance et de renouvellement.

Les catégories **000 – Bâtiments et terrains** et **800 – Moyens d'exploitation et installations diverses** ne sont pas encore entièrement couvertes. Pour la catégorie 000, l'inventaire comprend actuellement **les biens-fonds ferroviaires**, tandis que les autres éléments font l'objet d'analyses en cours visant à clarifier leur attribution entre les domaines Infrastructure et TU/TRV. Pour la catégorie 800, l'inventaire repose à ce stade **uniquement sur les bornes d'information**

**voyageurs (BIV)**, les autres installations étant également en cours d'analyse selon les mêmes principes.

Cette complétude partielle ne constitue **pas une lacune en matière de pilotage financier**. Les charges associées à ces installations sont réparties au moyen de clés de répartition conformes aux périmètres sectoriels, garantissant une affectation adéquate des coûts indépendamment du degré de détail de l'inventaire technique.

Parallèlement à la stabilisation de l'inventaire, une distinction claire est désormais opérée entre la **complétude de l'inventaire** et le **niveau de pilotage opérationnel** des installations dans la GMAO. À ce titre, il a été décidé de **prioriser dès 2026** l'intégration opérationnelle dans la GMAO des catégories **500 – Installations à basse tension et de télécommunication** et **600 – Installations d'accueil**, en raison de leur rôle central pour la sécurité de l'exploitation et la disponibilité de l'infrastructure.

Cette priorisation répond au constat que, malgré leur inventaire désormais largement stabilisé, ces installations ne disposent pas encore d'un suivi structuré et systématique des opérations de maintenance. Leur intégration progressive dans la GMAO constitue dès lors une étape essentielle pour renforcer la maîtrise des risques, améliorer la traçabilité des interventions et soutenir une planification cohérente de la maintenance et des renouvellements.

### 3. CLASSES D'ÉTAT

Le présent chapitre expose les résultats de l'évaluation de l'état des installations ferroviaires au moyen des **classes d'état (CE)** définies par la réglementation **R RTE 29900**. Cette classification constitue un outil normatif permettant d'apprécier l'état de la substance des installations au regard de leur cycle de vie, de leur durée d'utilisation et de leur potentiel de renouvellement.

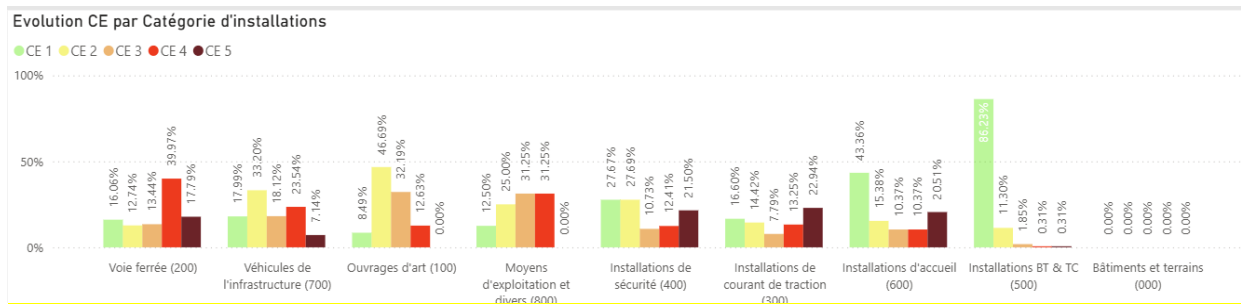
Les classes d'état présentées ci-après traduisent une **photographie consolidée de l'état du réseau au 31.12.2025**, fondée sur les installations pour lesquelles un inventaire, une description technique et une évaluation conforme aux exigences réglementaires sont disponibles. Elles fournissent une base de référence cohérente pour l'analyse de l'évolution du réseau et l'identification des enjeux à moyen et long terme.

Il est rappelé que **la classe d'état d'une installation ne constitue pas une appréciation du niveau de sécurité de l'exploitation**. Conformément aux principes de la R RTE 29900, les exigences de sécurité sont garanties en permanence, indépendamment de la classe d'état, au moyen de mesures techniques, organisationnelles et de maintenance appropriées.

#### Répartition des classes d'état par catégorie d'installations

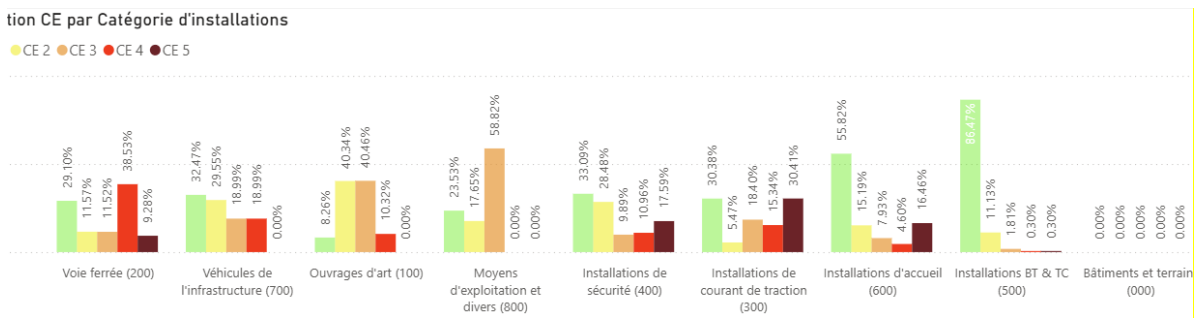
Ces graphiques présentent la répartition des classes d'état par catégorie d'installations, sur la base des données consolidées selon la méthodologie R RTE 29900. Les évolutions observées reflètent à la fois l'état de la substance des installations, les effets des renouvellements réalisés et la progression de la maturité des inventaires.

## CE 2024 par catégorie d'installations



Graphique 1 - Source : RapRes 2024

## CE 2025 par catégorie d'installations



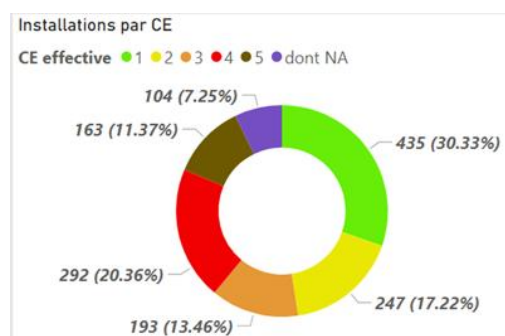
Graphique 2 - Source : RapRes 2025

La répartition par catégorie met en évidence des situations différenciées selon les types d'installations. L'évolution observée entre 2024 et 2025 traduit l'effet des renouvellements et des mesures engagées, tout en confirmant l'identification ciblée des domaines nécessitant en priorité des actions de maintenance ou de renouvellement.

## Répartition globale des CE

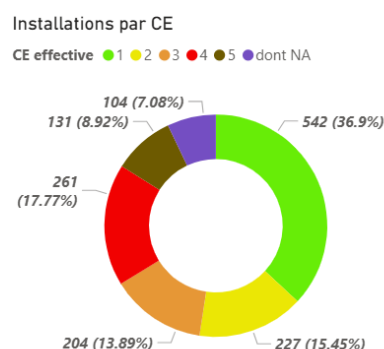
Ces graphiques offrent une vision synthétique de l'état global du réseau et de son évolution interannuelle, en présentant la répartition des installations selon leur classe d'état, indépendamment de leur typologie.

2024



Graphiques 3 & 4 - source : GestioRail

2025



La répartition globale des classes d'état est cohérente avec un réseau en phase de vieillissement maîtrisé. La comparaison interannuelle met en évidence une évolution globalement stable, les installations classées en CE 4 et CE 5 faisant l'objet de mesures ciblées de maintenance ou de planification de renouvellement.

### 4. Maîtrise et maintenance des installations classées en CE 5

Les installations classées en **classe d'état 5 (CE 5)** correspondent à des équipements ayant atteint ou dépassé leur durée d'utilisation normative selon la méthodologie définie par la réglementation **RTE 29900**. Cette classification reflète une appréciation de la substance des installations au regard de leur cycle de vie, mais **ne remet pas en cause la sécurité de l'exploitation**, laquelle est garantie en permanence par des mesures techniques, organisationnelles et de maintenance adaptées.

Le présent chapitre montre comment les installations classées en CE 5 font l'objet d'une **gestion active et maîtrisée**, reposant sur des dispositifs de surveillance, de maintenance et de suivi permettant d'assurer la sécurité, la disponibilité et la fiabilité de l'infrastructure.

La mise en production progressive d'une **GMAO** dédiée aux installations ferroviaires, initiée en avril 2023, a permis d'établir un lien structuré entre les classes d'état, les événements d'exploitation et les interventions de maintenance. À fin 2025, ce dispositif est opérationnel pour les catégories d'installations jouant un rôle central dans la sécurité de l'exploitation, en particulier les installations de sécurité et celles de la voie ferrée.

Dans une perspective d'amélioration continue du pilotage de l'infrastructure, le périmètre de suivi sera progressivement élargi à d'autres catégories d'installations. À ce titre, la mise en production de la **catégorie 300 (installations de courant de traction)** dans la GMAO est effective depuis début 2026. Parallèlement, le développement d'indicateurs fondés sur les principes **RAMS** (fiabilité, disponibilité, maintenabilité et sécurité) est engagé afin de renforcer, à moyen terme, les capacités d'analyse et de pilotage des installations critiques. Ces évolutions ne sont toutefois pas encore entièrement intégrées dans les analyses relatives à l'exercice 2025.

## Analyse des dérangements des installations classées en CE 5

### Cadre méthodologique de l'analyse

L'analyse repose sur les classes d'état des installations établies à **la date de référence du rapport (31.12.2025)**, conformément à la réglementation RTE 29900. Les classes d'état utilisées correspondent à une photographie consolidée de l'état du réseau en fin d'exercice.

Les dérangements analysés couvrant l'ensemble de l'année 2025, certains événements peuvent avoir concerné des installations avant leur renouvellement en cours d'année. Ces dérangements sont dans ce cas rattachés à la classe d'état de référence à fin 2025.

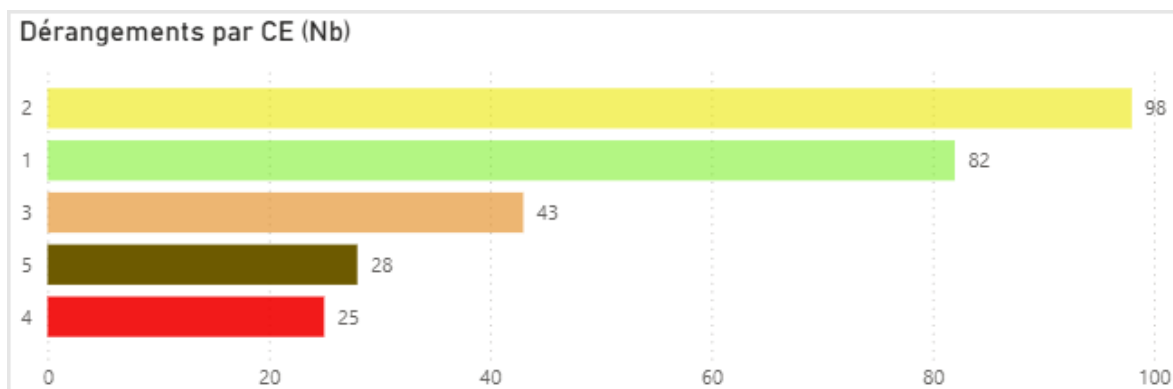
En conséquence, les graphiques présentés proposent **une lecture globale des impacts de dérangements sur les installations classées**, et ne visent pas à établir une relation causale directe entre l'état instantané d'une installation et la survenance d'un événement.

### Impacts de dérangements par classe d'état

Le graphique présentant les **impacts de dérangements par classe d'état (en nombre)** met en évidence les classes d'état les plus sollicitées par les événements d'exploitation, sur la base des installations classées selon leur état de référence.

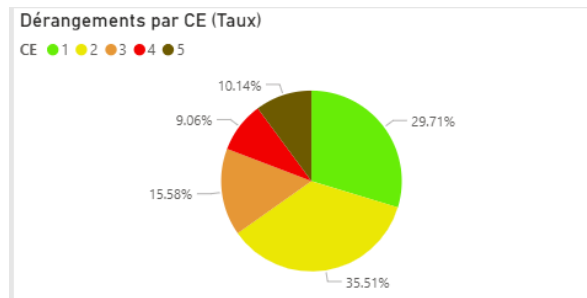
La représentation en **taux** permet de compléter cette lecture en neutralisant les effets de volume et en facilitant la comparaison entre les différentes classes d'état.

Les analyses montrent que les impacts de dérangements concernent l'ensemble des classes d'état. Ces résultats confirment la pertinence de maintenir des **mesures de surveillance et de maintenance ciblées sur les installations les plus critiques**, indépendamment de leur état de référence, afin de garantir durablement la sécurité et la disponibilité de l'infrastructure ferroviaire.



Graphique 5 - Source : GMAO & GestioRail

Ce graphique met en évidence les classes d'état les plus sollicitées par les impacts de dérangements, sur la base des installations classées selon leur état de référence.



Graphique 6 - Source : GMAO & GestioRail

*La lecture en taux permet de comparer la répartition relative des impacts entre classes d'état, indépendamment des effets de volume.*

Les analyses relatives aux installations classées en CE 5 montrent que les risques d'exploitation sont aujourd'hui maîtrisés par des mesures adaptées de surveillance et de maintenance.

Ces constats constituent le point de départ de la **planification des renouvellements des installations classées en CE 4 et CE 5**, présentée dans le chapitre suivant, qui vise à anticiper l'évolution de la substance du réseau et à assurer le maintien durable de ses performances.

## 5. PLANIFICATION DES RENOUVELLEMENTS DES CE 4 & CE 5

Les classes d'état **CE 4 et CE 5** regroupent les installations se situant en phase avancée de leur cycle de vie, pour lesquelles la maintenance courante et les mesures compensatoires ne constituent plus, à moyen et long terme, une solution durable du point de vue technique, économique et patrimonial.

Le présent chapitre a pour objectif de montrer **comment les constats établis sur l'état du réseau sont traduits en priorités de renouvellement**, en cohérence avec la stratégie de maintien de la valeur de l'infrastructure et les capacités de mise en œuvre définies dans le cadre de la convention de prestations **CP 2025–2028**.

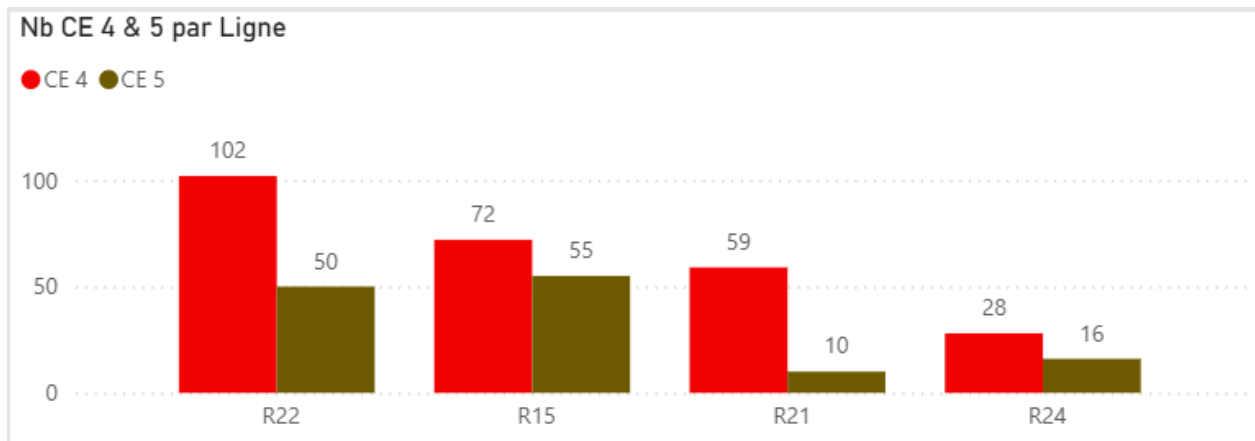
Il s'inscrit dans la continuité directe des analyses des classes d'état et de la maîtrise opérationnelle des installations classées en CE 5 présentées dans les chapitres précédents, et marque le passage **de l'analyse à la décision**.

### Répartition des installations classées en CE 4 et CE 5

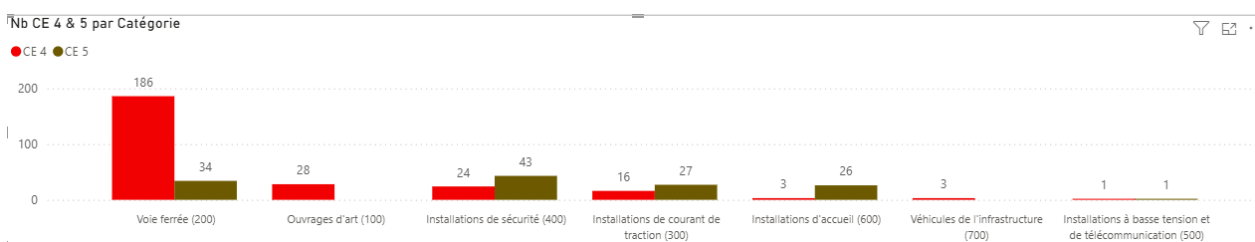
Les installations classées en CE 4 et CE 5 constituent le **socle de référence** pour l'identification des besoins de renouvellement à moyen terme. Leur répartition met en évidence des volumes et des localisations différenciés selon les catégories d'installations et les lignes, traduisant des dynamiques historiques de vieillissement et des contraintes d'exploitation spécifiques.

Cette photographie permet :

- ✓ d'objectiver les domaines dans lesquels les besoins de renouvellement sont les plus marqués,
- ✓ d'anticiper les risques patrimoniaux liés à un maintien prolongé au-delà de la durée d'utilisation normative,
- ✓ et de disposer d'une base cohérente pour la priorisation des interventions.



Graphique 8 - source : GestioRail



Graphique 9 - source : GestioRail

## Logique de hiérarchisation des besoins de renouvellement

La planification des renouvellements repose sur une hiérarchisation progressive des besoins, tenant compte :

- ✓ du niveau de dégradation de la substance (CE 4 versus CE 5),
- ✓ de la criticité fonctionnelle des installations,
- ✓ des contraintes d'exploitation,
- ✓ et des opportunités de coordination des travaux.

Les installations classées en CE 5 font, en règle générale, l'objet d'une attention prioritaire du point de vue du renouvellement, dès lors que le maintien à long terme par la seule maintenance ne permet plus d'assurer une gestion optimale du cycle de vie. Les installations classées en CE 4 constituent quant à elles **un levier central d'anticipation**, permettant d'intervenir avant l'atteinte d'un état critique et de préserver la valeur de l'infrastructure.

Cette distinction entre CE 4 et CE 5 permet de conserver **un maximum de degrés de liberté** en matière de planification et d'arbitrage, tout en évitant une concentration excessive des investissements sur les situations les plus dégradées.

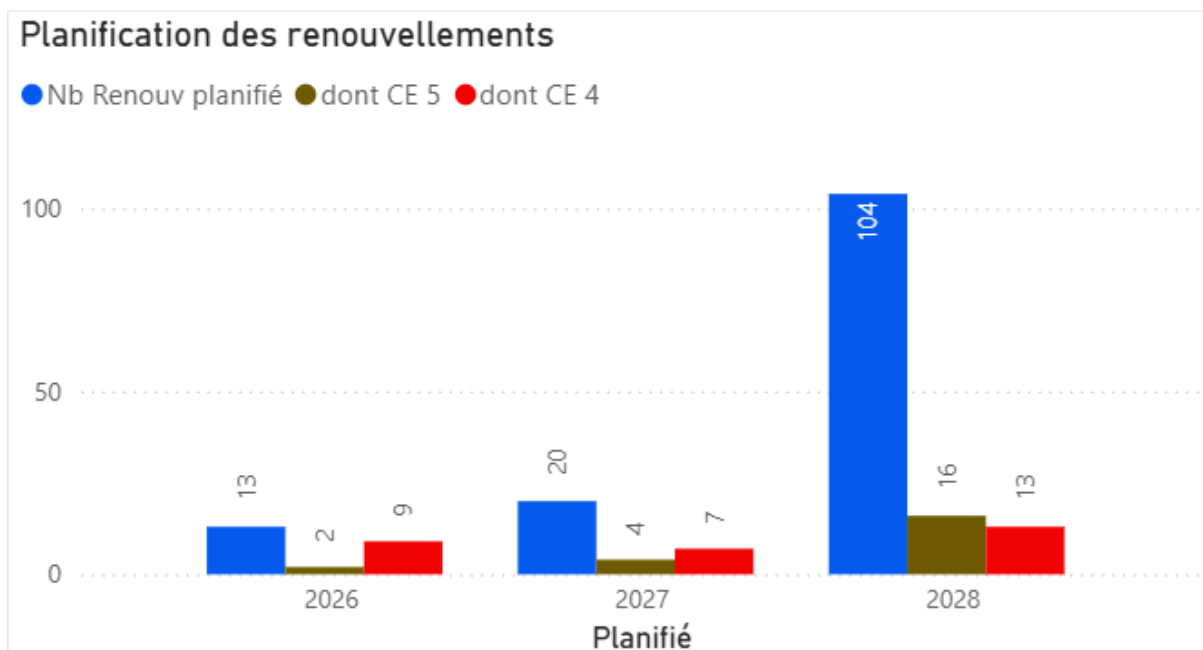
## Intégration dans la planification pluriannuelle

Les besoins identifiés sur la base des classes d'état CE 4 et CE 5 sont intégrés dans une planification pluriannuelle des renouvellements, compatible avec :

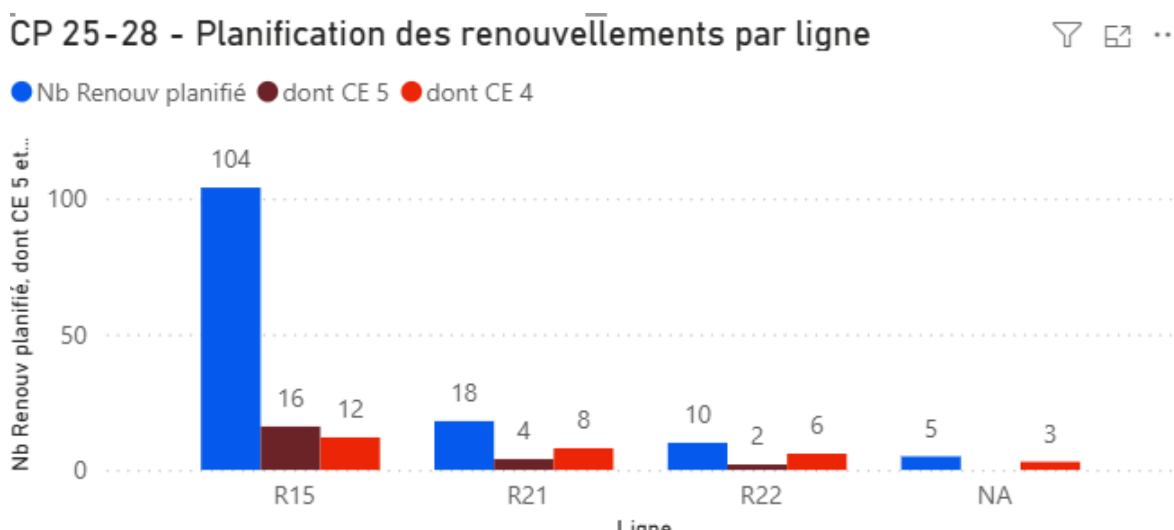
- ✓ les capacités financières définies dans la CP,
- ✓ les ressources techniques disponibles,

✓ et les contraintes de mise en œuvre sur le réseau.

Tous les besoins ne peuvent être traités simultanément. Le phasage retenu vise dès lors à assurer un **équilibre entre interventions curatives et préventives**, en garantissant la continuité de l'exploitation et la maîtrise des risques à long terme.



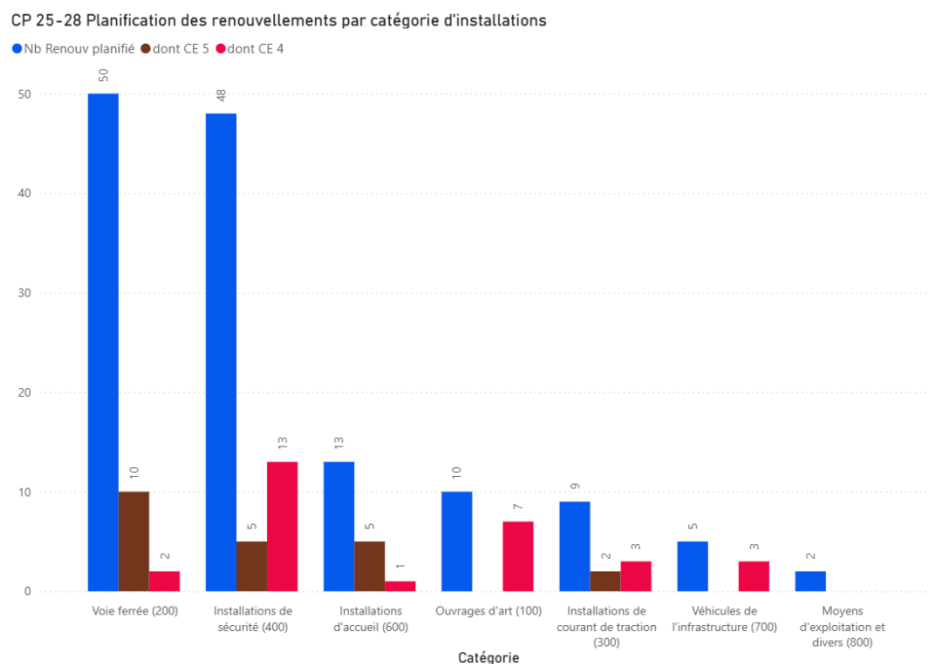
Graphique 10 - Source : GestioRail



N/A = Autres véhicules de l'infrastructure (799)

Graphique 11 - Source : GestioRail

La présence d'installations classées en CE 4 et CE 5 sur la ligne R24 n'est pas reprise dans la planification des renouvellements présentée ci-dessus, les investissements sur cette ligne étant bloqués sur décision de l'OFT.



Graphique 12 - Source : GestioRail

## Portée et limites de l'analyse

La planification des renouvellements présentée dans ce chapitre correspond à la **planification actuellement en vigueur dans le cadre de la convention de prestations CP 2025–2028**, telle qu'annoncée et consolidée dans le **Rapport annuel 2025**. Elle reflète un **plan d'investissement arrêté**, tenant compte des capacités financières, techniques et organisationnelles disponibles sur la période considérée.

Cette planification repose sur les **classes d'état des installations établies à la date de référence** du rapport, conformément à la méthodologie définie par la réglementation **R RTE 29900**, et constitue une base structurante pour la priorisation des renouvellements à court et moyen terme.

Compte tenu de l'**horizon temporel relativement court** de la planification présentée (2026–2028), les possibilités d'ajustement demeurent volontairement limitées. Les choix opérés visent en priorité à assurer **la continuité des projets engagés**, la cohérence des interventions et la maîtrise des risques sur l'infrastructure, plutôt qu'une réévaluation complète et dynamique du plan sur chaque exercice.

Les éventuelles adaptations du plan d'investissement sont ainsi principalement conditionnées :

- ✓ à l'évolution effective de l'état des installations,
- ✓ aux événements d'exploitation majeurs,
- ✓ et aux processus formels d'actualisation de la planification dans le cadre des futurs cycles de conventions de prestations.

Dans ce contexte, l'analyse présentée ne prétend pas anticiper de manière exhaustive l'ensemble des évolutions futures du réseau, mais vise à **documenter de manière transparente et cohérente les choix de renouvellement retenus**, en lien avec l'état du réseau observé et les objectifs stratégiques définis pour la période de la CP 2025–2028.

## Note méthodologique relative aux valeurs de remplacement

La comparaison interannuelle des valeurs de remplacement par catégorie peut faire apparaître des écarts significatifs entre les exercices 2024 et 2025 pour certaines installations principales, en particulier les catégories **220 – Appareils de voie** et **299 – Autres installations de voie ferrée**.

Ces écarts résultent d'un **reclassement analytique correctif**. En 2024, certains éléments relevant de l'infrastructure de voie avaient été rattachés par erreur à la catégorie 220, alors qu'ils auraient dû figurer dans la catégorie 299. La correction apportée en 2025 a consisté à réaffecter ces éléments dans la catégorie appropriée, entraînant une diminution de la valeur de remplacement des appareils de voie et une augmentation correspondante de celle des autres installations de voie ferrée.

Ce reclassement n'a **aucun impact sur la substance réelle du réseau ni sur le niveau global des valeurs de remplacement**, mais vise à améliorer la cohérence et la précision de la structure patrimoniale utilisée pour l'analyse et la planification.

## 6. CONCLUSION

Le présent rapport annexe sur l'état du réseau au 31.12.2025 met en évidence une **consolidation significative des bases de pilotage de l'infrastructure ferroviaire de transN**. L'inventaire technique est désormais largement stabilisé pour les principales catégories d'installations, les classes d'état sont évaluées selon une méthodologie homogène et les dispositifs de suivi et de maintenance ont atteint un niveau de maturité permettant une lecture cohérente et structurée de l'état du réseau.

L'analyse des classes d'état montre que la situation globale du réseau est **maîtrisée**, avec une évolution interannuelle globalement stable et des installations classées en CE 4 et CE 5 faisant l'objet de mesures adaptées. Les installations en CE 5 ne traduisent pas une perte de maîtrise, mais résultent essentiellement de considérations économiques ou fonctionnelles, dans un cadre où la sécurité de l'exploitation est garantie en permanence par des mesures techniques, organisationnelles et de maintenance appropriées.

Les analyses des impacts de dérangements confirment la **robustesse du dispositif de surveillance et de maintenance** mis en place. Elles montrent que les événements d'exploitation peuvent affecter l'ensemble des classes d'état, sans remettre en cause la capacité de transN à maîtriser les risques opérationnels sur les installations les plus critiques. Ces constats renforcent la pertinence de dissocier clairement l'évaluation normative de l'état des installations et la gestion opérationnelle des risques au quotidien.

Sur cette base, le rapport met en évidence une évolution importante du pilotage de l'infrastructure : l'année 2025 marque le passage d'une phase essentiellement dédiée à la constitution et à la consolidation des inventaires à une approche plus **systématique et prospective**, intégrant les classes d'état comme levier central de la planification patrimoniale. La traduction des CE 4 et CE 5 en une planification structurée des renouvellements constitue ainsi un élément clé de la gouvernance de l'infrastructure.

La planification des renouvellements présentée pour la période **CP 2025–2028**, telle qu'annoncée dans le Rapport annuel 2025, reflète des choix d'investissement arrêtés et réalistes, tenant compte des capacités financières, techniques et organisationnelles disponibles. Elle vise à assurer, à court et moyen terme, un équilibre entre la continuité des projets engagés, la maîtrise des risques et la préservation durable de la valeur du réseau, tout en conservant les degrés de liberté nécessaires pour les futurs cycles de planification.

Dans ce contexte, le présent rapport annexe ne se limite pas à une description de l'état du réseau, mais constitue un **outil d'aide à la lecture et à la compréhension des choix de pilotage opérés**, en lien avec les exigences réglementaires et les objectifs stratégiques définis pour les années à venir. Il fournit ainsi une base solide pour le dialogue avec l'autorité de surveillance et pour la poursuite d'un pilotage maîtrisé, transparent et durable de l'infrastructure ferroviaire de transN.

Annexe : /

Les Transports Publics Neuchâtelois SA

Yves Tabasso

Directeur Technique et Infrastructure

Claude-Alain Jenni

Expert Infrastructure

**transN**

**notre force, votre réseau**

---

RAPPORT Annexe sur l'Etat du Réseau

INFRASTRUCTURE TRANSN AU 31.12.2025

**Transports Publics Neuchâtelois SA**

Allée des Défricheurs 3

CP 1429, 2301 La Chaux-de-Fonds

Tél. 032 924 24 24, Fax 032 924 24 09

**info@transn.ch**