

EVITEMENT  
DU LOCLE ET DE  
LA CHAUX-DE-FONDS

invitation  
présentation du tracé

ine.ch  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

## 2 séances publiques d'information à la population

### La Chaux-de-Fonds

mercredi 3 novembre 2010  
à 20h15, aula de l'Esther  
rue du Progrès 38-40  
(entrée par la  
rue du Temple-Allemand)

### Le Locle

jeudi 4 novembre 2010  
à 20h00, aula du CIFOM  
rue Klaus 1

Exposition permanente du  
22 octobre 2010 au  
22 novembre 2010

### A La Chaux-de-Fonds

Service des contributions,  
Rue du Dr Coullery 5

### Au Locle

Hall de l'Hôtel de Ville

Renseignements en ligne;  
www.ne.ch/h20

Département de la gestion du territoire  
Service des ponts et chaussées  
Office des routes cantonales  
Rue J.-L. Pourtalès 13, CH 2001 Neuchâtel

Impressum  
Conception et rédaction: Cadence conseils  
Conception graphique: Interface communication  
Impression: Imprimerie des Montagnes

Entrée libre !

## Etat des lieux: inventaire éloquent !

Les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds forment une agglomération de près de cinquante mille habitants à une vingtaine de kilomètres du chef-lieu cantonal et de la frontière française.

Actuellement, la H20 a un caractère autoroutier à l'extérieur des localités, mais son trafic se déverse dans les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, sur des axes sous-dimensionnés, en conflit avec les piétons, la mobilité douce et les transports publics. Cette situation entraîne une congestion du trafic et des nuisances dépassant les valeurs prescrites par la législation environnementale.

L'axe traversant Le Locle présente une charge de trafic croissante dans le sens Ouest – Est, passant de 7'600 véhicules par jour au Col des Roches à 21'000 au Crêt-du-Loche sans itinéraire alternatif. A La Chaux-de-Fonds, deux axes principaux permettent de traverser la ville: d'une part l'avenue Léopold-Robert avec un trafic de 7'000 véhicules par jour côté Ouest et de 23'000 côté Est, d'autre part le

## Synthèse des problèmes actuels

SÉCURITÉ DES USAGERS  
À AMÉLIORER

DURÉE DE VIE  
RÉDUITE DES  
INFRASTRUCTURES

TRANSPORTS PUBLICS  
ENTRAVÉS

TRAFIC DE TRANSIT  
IMPORTANT

POSSIBILITÉ RÉDUITE  
D'AMÉNAGEMENT DES  
CENTRES VILLES

INFRASTRUCTURES INADAPTÉES  
À L'UTILISATION DE LA ROUTE



MANQUE DE FLUIDITÉ DU TRAFIC

ENTRETIEN HIVERNAL DIFFICILE

BRUIT IMPORTANT

POLLUTION DE L'AIR

boulevard de La Liberté avec 17'000 véhicules par jour côté Ouest et 20'000 côté Est.

Dans les centres villes, des rues étroites et de nombreux sens uniques rendent la circulation laborieuse, provoquant des ralentissements et des embouteillages. Aux heures de pointe, le réseau routier est saturé; il entraîne le débordement du trafic de transit sur les axes collecteurs et de desserte.

En hiver, la neige est évacuée sur les bas-côtés et les trottoirs; elle restreint le gabarit routier utilisable et la fluidité du trafic. Après la période hivernale, les mesures d'entretien nécessaires, ainsi que le maintien et l'amélioration du cadastre souterrain, impliquent de fréquents travaux sur les axes de transit, contribuant à congestionner davantage encore le trafic.

\*Source: Rapport d'information du Conseil d'Etat au Grand Conseil, septembre 2010

## Editorial

Trois ans de travail et des études menées sur tous les fronts, conformément au mandat donné en 2007 par le Grand Conseil. Aujourd'hui, le dossier de l'évitement autoroutier du Locle et de La Chaux-de-Fonds est arrivé à maturité et nous nous en réjouissons tant il est important pour l'avenir de notre canton en matière de transports.

L'analyse de quatorze variantes a permis de dégager le tracé le plus favorable. Ce tracé draine un maximum de trafic, il respecte les contraintes environnementales et il se combine avec la réalisation du projet ferroviaire TransRUN, concrétisant ainsi une vision globale de la mobilité dans le canton à moyen et long terme.

La réalisation de ces évitements représente un enjeu de première importance pour les Neuchâteloises et Neuchâtelois, en particulier pour les habitants du Haut. Il s'agit tout d'abord de solutionner les problèmes d'engorgement du trafic dans les deux villes concernées. Ensuite, la réalisation des contournements prévus s'inscrit dans les étapes d'aménagement de l'axe H20 reliant Neuchâtel à la frontière française; conjugué aux aménagements ferroviaires, ce tronçon routier doit redonner à notre canton une partie de la mobilité nécessaire à son développement économique.

Enfin, la H20 a le poids et les caractéristiques d'une route nationale; la Confédération



a intégré ce tracé dans son projet d'extension du réseau suisse. Il s'agit donc de boucler techniquement ce dossier en bonne et due forme pour le remettre dans les temps en mains de l'administration fédérale. En qualité de maître d'ouvrage, la Confédération finance la totalité de la réalisation des infrastructures, dévisée à 917 millions de francs; les Chambres fédérales devront se prononcer à l'horizon 2012 sur le contenu de ce programme d'extension.

Aujourd'hui, le projet H20 est mûr et techniquement abouti. Ce dossier important a été élaboré dans le cadre d'une démarche participative large entre acteurs et décideurs. Sa réalisation vous concerne, raison pour laquelle la po-

putation est conviée à deux présentations publiques. Le présent dépliant est distribué à chaque ménage, une exposition permanente est proposée simultanément durant un mois au Locle et à La Chaux-de-Fonds. Plusieurs autres documents sont disponibles sur le site Internet de l'administration cantonale, à l'adresse www.ne.ch/h20.

A toutes et tous, je vous en souhaite bonne réception et bonne lecture.

CL

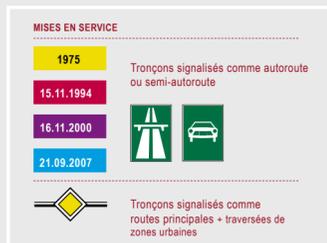
Claude Nicati, Conseiller d'Etat,  
Chef du Département de la Gestion  
du Territoire

## La vie du projet

### Etapés réalisées

- Les évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds font suite à des étapes successives d'aménagement, soit la construction d'une autoroute qui relie La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel, mise en service progressivement entre 1975 et 2000.
- La réalisation du tronçon autoroutier reliant le Crêt-du-Loche à La Chaux-de-Fonds Ouest au giratoire des Alisiers est achevée et mise en service en 2007.
- Le projet H20 est intégré dans le Plan directeur cantonal et dans le Plan des transports de la République et Canton de Neuchâtel; c'est aussi un élément de l'extension du réseau de base des routes nationales inscrit dans le plan fédéral sectoriel des transports 2006.
- En 2007, le Grand Conseil neuchâtelois vote un crédit de 4 millions pour la préparation du projet d'aménagement de la H20, en vue de son reclassement dans le réseau des routes nationales.
- Une étude de variantes, un dossier préalable accompagné d'une enquête préliminaire sur l'environnement ont été élaborés et mis en consultation respectivement auprès de l'Office fédéral des routes et de l'Office fédéral de l'environnement entre 2008 et 2010.
- Le dossier de mise à l'enquête et l'étude d'impact sur l'environnement ont été finalisés en été 2010.
- Enfin, le dossier a été complété par un rapport d'expert établissant la complémentarité entre le projet H20 (mobilité par la route) et le TransRUN (mobilité par le rail et les liaisons par bus).
- Au terme de l'ensemble de ces études, le choix du tracé le plus favorable est établi (cf. verso) et le projet retenu par le Canton est mis à l'enquête publique en automne 2010.

## Tronçons réalisés depuis 1975



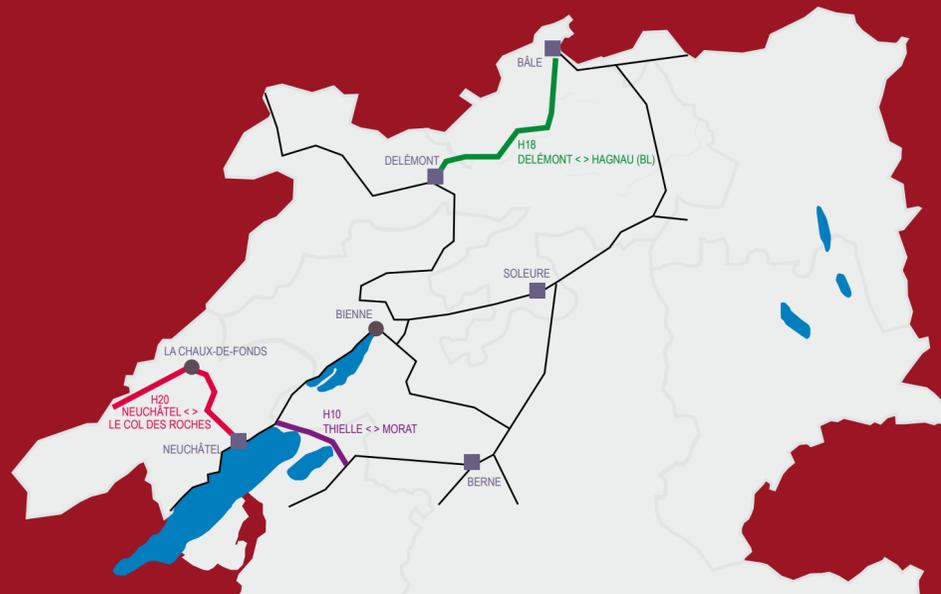
## Réseau des routes nationales: Neuchâtel face à l'extension

Le Plan fédéral sectoriel des transports de 2006 mentionne la volonté du Conseil fédéral de développer le réseau des villes suisses et sa position au sein du réseau européen; il considère la H20 – Col des Roches, Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel – comme un élément du réseau de base des routes nationales ayant la fonction de «relier la Suisse à l'étranger».

### EXTENSION DU RÉSEAU DES ROUTES NATIONALES

#### CRITÈRES

- Desservir les chefs-lieux cantonaux
- Relier la Suisse à l'étranger (grandes agglomérations)
- Ajout de tronçons dont l'attribution est restée en suspens dans le plan sectoriel des transports
- Routes nationales existantes
- Chef-lieu cantonal



## Agenda: coup de projecteur

- En 2011, le dossier mis à jour en fonction d'éventuelles oppositions doit recevoir l'approbation du Département de la Gestion du Territoire; c'est à ce moment-là qu'il est rendu exécutoire et peut être transmis à l'administration fédérale.
- Le vote des Chambres fédérales sur le nouvel arrêté sur les routes nationales définissant l'extension du réseau de base doit intervenir en 2012.
- La durée des travaux est estimée à 7 ans pour chacun des deux évitements.

Le transfert de ce tronçon dans le réseau des routes nationales est une double opportunité pour le Canton, d'une part financière, grâce à la prise en charge totale par la Confédération, d'autre part économique, grâce au dynamisme engendré par de meilleurs moyens de communication.

## Financement: le passage du témoin

- Jusqu'ici le Canton a assumé l'ensemble des coûts liés au projet. Dès qu'il sera approuvé par les autorités neuchâteloises, le dossier H20 sera entre les mains de la Confédération, qui aura la charge de l'exécuter et de le financer à 100%.
- Le devis estimatif total est établi à 917.5 millions, dont les deux tiers concernent les travaux de génie civil. Le reste est réparti entre les charges liées aux équipements d'exploitation et de sécurité, à l'acquisition de terrains et d'immeubles, aux procédures, aux expertises foncières, aux honoraires, aux autres frais et à la TVA.



## Interview de Yves-Alain Meister

Chef de l'office des routes cantonales  
Service des ponts et chaussées

### Questions

Monsieur Meister, l'administration cantonale souligne le fait que ce projet est arrivé à maturité et qu'il entre parfaitement dans la planification en vue du reclassement de cette route H20 en route nationale. Qu'est-ce que cela signifie pour le public ?

Le Canton de Neuchâtel souligne l'importance de boucler le dossier dans les temps. Quelle est l'échéance qui pousse les autorités à mettre un tel accent sur la dimension «calendrier» ?

Quelles seraient les conséquences pour les Neuchâtelois de l'absence de soutien du projet par la Confédération et les Chambres ?

### Réponses

Le projet soumis à l'enquête publique, évalué parmi 14 variantes, répond parfaitement au standard d'une route nationale. Il a été élaboré en partenariat avec les 2 villes et l'Office fédéral des routes, afin d'aboutir au choix d'un tracé optimal. Cela signifie qu'il pourra être repris sans remise en question au moment de la requalification de la H20 en route nationale.

A ce jour, aucune date définitive n'a encore été arrêtée pour la reprise par la Confédération de l'extension du réseau de base, constitué de 396 km de routes supplémentaires, dont la H20 fait partie. Les cantons sont «libres» de développer des projets qui seront repris à l'échéance du transfert de ces routes, probablement dès 2014. L'ordre de priorité de l'exécution des projets se fera en fonction de l'importance des problèmes de circulation à régler, de leur impact sur le développement durable et de l'avancement des études. Les projets développés dans les autres cantons entrent aussi en concurrence. L'enjeu est donc clairement de s'investir pleinement dans ces études pour être parmi les premiers.

A la reprise de la H20 dans le réseau des routes nationales, 100% des frais d'études et de réalisation des projets seront à charge de la Confédération. Sans cet appui, le canton de Neuchâtel ne sera pas en mesure de financer cette infrastructure routière. Seules des mesures ponctuelles, telles que la mise en place de contrôles d'accès en entrées de localités, pourront être réalisées pour éviter une asphyxie complète des centres-villes. Ces artifices ne résoudront cependant pas durablement le décongestionnement des agglomérations.

## LE CONCEPT H20

### Projections et améliorations attendues

**Projections.** D'ici à 2030, l'augmentation moyenne du trafic par rapport à 2008 se situe entre 30% et 35% pour la Ville du Locle et entre 20 et 40% pour celle de La Chaux-de-Fonds. Ces prévisions intègrent aussi bien la réalisation du TransRUN que la mise en service du futur contournement Est de La Chaux-de-Fonds (liaison H20 - H18); elles nous conduisent à une saturation complète du réseau routier.

**Conception.** Compte tenu des charges de trafic à l'intérieur des villes, des points de raccordement obligés au réseau existant (au tunnel du Mont-Sagne, à la partie autoroutière existante, au Crêt-du-Loclc, au Col des Roches et à la douane du Col France), le concept s'oriente naturellement vers une solution composée d'un évitement en tunnel pour chaque ville.

### Contraintes spécifiques

14 variantes d'évitement des deux villes ont été évaluées; cette démarche est documentée dans l'étude d'opportunité.

Le projet d'évitement de la H20 doit répondre à plusieurs objectifs et à des contraintes spécifiques; il doit correspondre aux critères généraux du développement durable.

Ce projet doit répondre aux standards d'une route nationale de 2ème classe, sur le même principe que l'A5 en territoire neuchâtois ou de l'A16 dans les cantons du Jura et de Berne. Il doit laisser la possibilité de réaliser l'évitement Est de La Chaux-de-Fonds (liaison H20-H18) en direction du Jura, de favoriser le trafic de transit, de se raccorder au 1er tronçon récemment mis en service et aux jonctions existantes.

### Complémentarité indispensable H20 - TransRUN

La logique d'une double approche route rail prend tout son sens; c'est l'atout majeur de la politique neuchâtoise en matière de mobilité.

La branche horizontale de TransRUN reliant Morteau à La Chaux-de-Fonds va réduire les temps de transport, offrir des liaisons cadencées et améliorer le maillage régional de la desserte. Les transports publics seront plus attractifs, ce qui délétera une partie des charges de trafic routier passant par les centres villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

La mise en service des évitements et des mesures d'accompagnement (voir ci-dessous) va d'une part favoriser de manière significative le délestage de l'axe H20, d'autre part augmenter l'efficacité des transports publics dans les villes. Avec la H20, selon les études réalisées, certains axes verront leur charge de trafic diminuer de moitié.

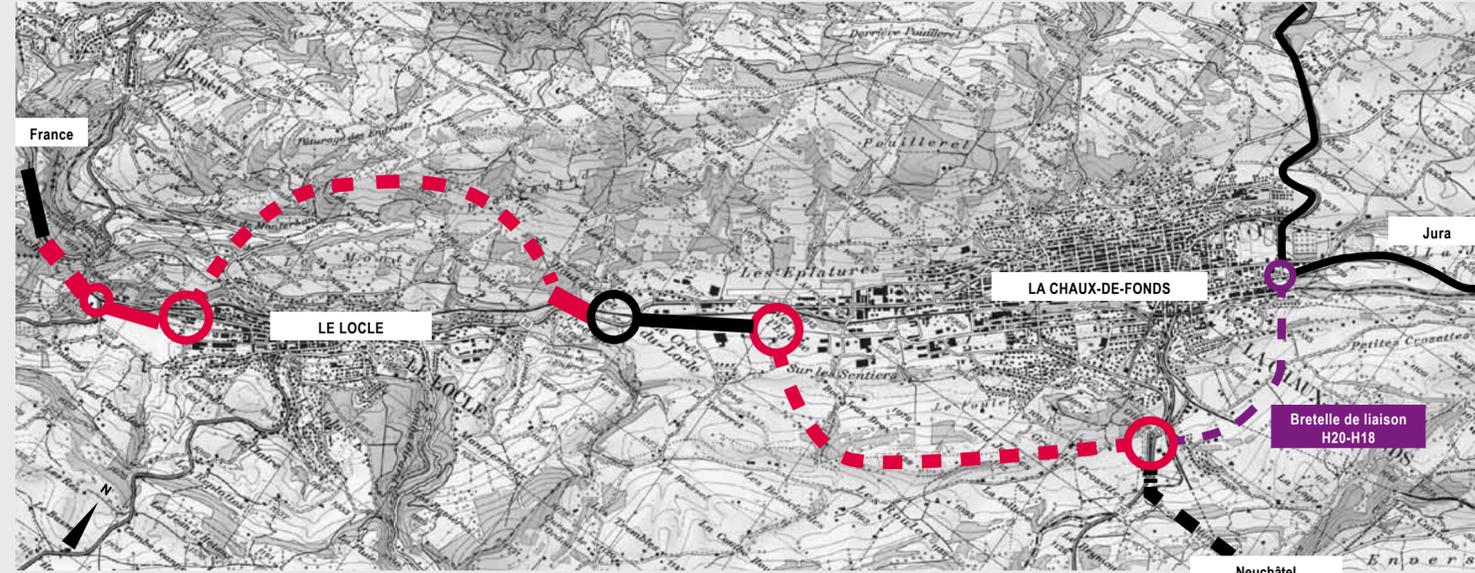
Ces évitements représentent les chaînons manquants de la liaison autoroutière entre le Col des Roches et Neuchâtel, indispensables pour délester les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds d'une part importante du trafic.

**Améliorations.** Ainsi, le tunnel de Locle drainera environ 19'000 véhicules par jour, permettant de décharger l'axe principal de 40 à 60% (projection 2030). Les prévisions sont identiques pour le tunnel de La Chaux-de-Fonds. L'axe Chevrolet - Liberté sera ainsi délesté de plusieurs milliers de véhicules par jour (jusqu'à 70% de baisse potentielle), alors que le trafic sur l'avenue Léopold-Robert diminuera de 5'000 à 7'000 véhicules par jour.

Il s'agit aussi de créer des conditions favorables à l'instauration d'une mobilité plus douce au centre des villes, de planifier un tracé facile à construire, avec des ouvrages simples, et de minimiser les perturbations pour les agglomérations lors des travaux de construction.

Enfin, il faut aussi favoriser l'implantation et l'extension des pôles de développement des deux villes.

Aucun des deux projets ne permet, à lui seul, de répondre à l'augmentation générale de la mobilité à moyen et long terme. Ces deux infrastructures doivent fonctionner de manière cohérente et complémentaire.



### Impact sur l'environnement: les études confirment

La planification du projet H20 a été soumise à l'élaboration d'une étude d'impact sur l'environnement. Le rapport final atteste de la conformité du projet H20 avec les prescriptions de la législation relative à la protection de l'environnement et de la nature.

### Mesures d'accompagnement: l'ultime pièce du puzzle

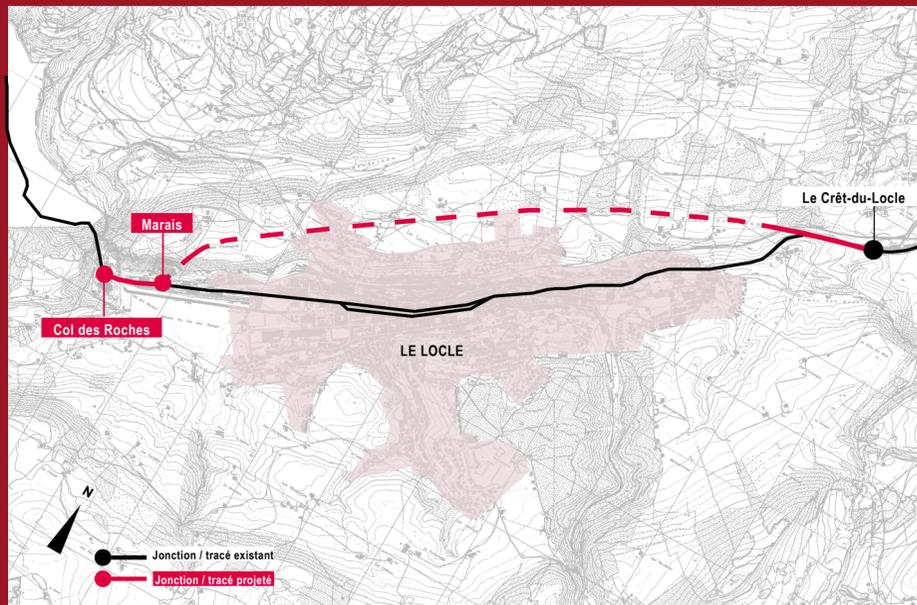
Les objectifs de mobilité des Montagnes neuchâtoises, en termes de transit, de circulation à l'intérieur des villes et de mobilité douce, seront atteints par la mise en vigueur de mesures d'accompagnement au projet autoroutier. Ces mesures concernent notamment les voies de bus, la modernisation des interfaces de transports publics, la requalification des voiries, la création de pistes/bandes cyclables et de cheminements piétons. Un plan directeur des mobilités élaboré par les deux villes va lier le Canton à celles-ci pour la mise en place de ces mesures.

- Etat existant, tronçons à ciel ouvert
- Etat existant, tronçons en tunnel
- Concept projeté, tronçons à ciel ouvert
- Concept projeté, tronçons en tunnel
- Principe de la liaison H20-H18, correspondant à l'évitement Est de La Chaux-de-Fonds

## LA VARIANTE RETENUE

«Ce tunnel est une réalisation qui permettra au Locle tout entier de respirer et au cœur de la ville de redevenir un lieu d'habitation et d'échanges convivial et apaisé».

Charles Häster, Vice-Président du Conseil communal du Locle, Directeur Affaires économiques, Finances, Sécurité, Services industriels, Hygiène et Salubrité, Cultes, COSC (Contrôle officiel suisse des chronomètres).



### Evitement du locle

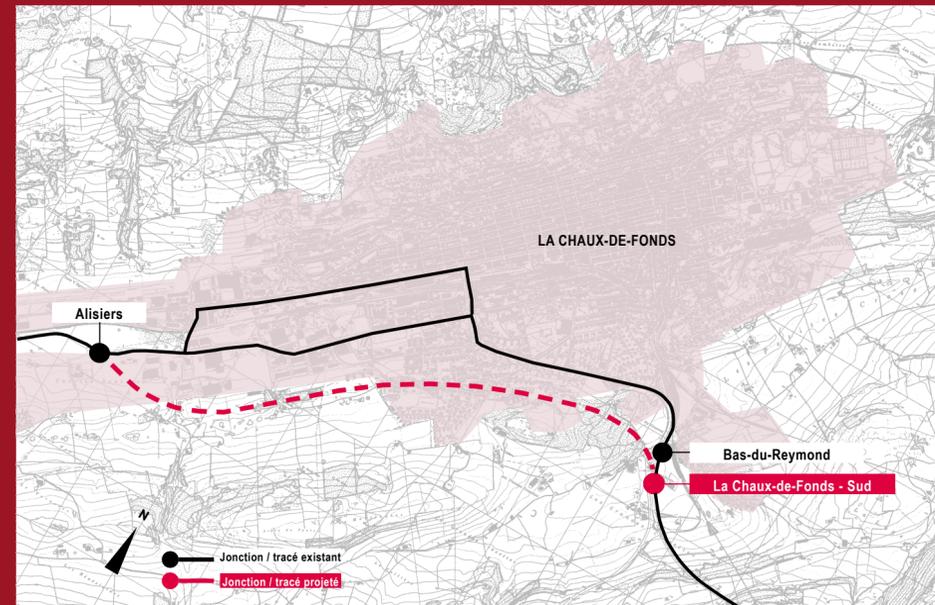
### Au Locle, un tunnel bidirectionnel et une galerie de sécurité

La solution retenue consiste à contourner la ville par un tunnel à tube unique bidirectionnel de près de 4 km, dans le versant Nord. La jonction, les ouvrages et les portails seront conçus pour permettre l'exécution ultérieure d'un deuxième tube. Le portail Ouest a été localisé dans la carrière des Granges.

**Jonction Le Locle Ouest.** Ici, il s'agit de favoriser le trafic de transit en accordant la priorité au sens France - La Chaux-de-Fonds, qui sera délesté. Ainsi, le réseau secondaire reste à niveau et permet de desservir les bordiers, la gare voyageurs et de donner accès à la ville.

**Portail Est du tunnel du Locle - raccord Crêt-du-Loclc.** Son implantation a été dictée principalement par des considérations de séparation de trafic et de limitation de pente, celle existante étant voisine de 6.6%. De surcroît, le Bas-du-Crêt, par manque de place disponible, ne peut recevoir un portail d'entrée de tunnel. Le choix s'est ainsi porté sur un débouché du tunnel à proximité de la jonction existante du Crêt-du-Loclc.

**Crêt-du-Loclc - Portail Ouest du tunnel de La Chaux-de-Fonds.** Le tracé mis en service en 2007 entre le Crêt-du-Loclc et le giratoire des Alisiers est conservé. La jonction du Crêt-du-Loclc constitue à la fois une liaison avec la zone de développement industriel du Crêt-du-Loclc et une jonction pour la zone Est du Locle.



### A La Chaux-de-Fonds, un tunnel, deux tubes et quatre pistes

La solution retenue consiste en un évitement en tunnel de deux fois deux voies de près de 4 km partant du giratoire des Alisiers pour aboutir au Bas-du-Reymond; elle présente les avantages d'être efficace et de respecter les critères environnementaux.

**Aux Alisiers,** la H20 passe sous le giratoire existant pour s'insérer le plus rapidement possible dans les couches de rocher calcaire de bonne qualité. Ce tracé préserve d'une part la zone protégée du Marais des Eplatures, d'autre part celle des captages du Locle; sa jonction s'intègre au concept d'aménagement du Crêt-du-Loclc (Golden Green Valley).

«L'évitement de La Chaux-de-Fonds reliera la ville à ses voisines, au Plateau suisse et à la France; il accroîtra surtout le bien-être des habitants, l'attrait et la convivialité du centre et des quartiers».

Laurent Kurth, Président du Conseil communal de La Chaux-de-Fonds, Directeur Economie, Urbanisme et Ressources Humaines

### Evitement de La Chaux-de-Fonds

**Au Bas-du-Reymond,** le tunnel ressort sous le Creux des Olives pour rejoindre le tunnel existant du Mont Sagne. La jonction complète de La Chaux-de-Fonds Sud s'insère entre les portails de ces deux tunnels; elle reliera aussi la route de la Vue-des-Alpes.

La déclivité qui sépare les deux tunnels nécessite de décaler le tracé plus à l'Ouest du giratoire existant et de construire un viaduc les reliant avec un nouveau giratoire au-dessous. Le giratoire existant du Bas-du-Reymond sera redimensionné et les bretelles Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds et La Chaux-de-Fonds - Le Locle s'y raccorderont.