Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

a) concernant
l'évolution de la politique de financement des aménagements des routes principales suisses par la Confédération

b) à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 16 millions de francs pour la dixième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes

(Du 11 août 2004)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Lors de l'établissement des projets proposés dans la 10e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes au début 1995 (rapport du Conseil d'Etat 95.009, du 15 février 1995, "Routes cantonales"), nous étions encore dans la phase favorable de construction des routes nationales et principales et leur financement était garanti par les taxes de base et surtaxes sur les carburants, affectées à la construction routière.

Les nombreuses mesures d'assainissement des finances de la Confédération ont diminué de façon très marquée le financement des routes principales suisses, touchant en particulier notre canton qui a encore d'importants aménagements à réaliser sur la H 10 Les Verrières – Neuchâtel, la H 18 La Chaux-de-Fonds – La Cibourg et la H 20 Le Col-des-Roches – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel.

C'est l'ensemble de la planification financière de ces travaux qui est touchée et, par conséquent, l'ensemble du programme d'aménagement routier cantonal. En particulier, les travaux compris dans la 10e étape voient leur niveau de financement fédéral baisser et obligent le canton à augmenter sa part. C'est ce qui amène le Conseil d'Etat à demander au Grand Conseil un crédit complémentaire pour la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds en construction et pour le réaménagement de l'actuelle route H 10.

1. INTRODUCTION

Généralités

En 1995, lors de l'établissement du projet de crédit de la 10e étape (95.009), la politique routière de notre canton était claire, telle qu'exprimée en 1985 déjà par le Conseil d'Etat dans son rapport au Grand Conseil concernant la politique neuchâteloise en matière de transports et communications (85.028, du 4 septembre 1985).

Il fallait:

- achever la construction de la A 5;
- poursuivre l'aménagement des routes cantonales avec en priorité:
  - la H 10: lien entre Pontarlier – le Val-de-Travers et Neuchâtel avec le réseau des autoroutes suisses et Berne;
  - la H 18: La Chaux-de-Fonds – La Cibourg vers Delémont et Bâle et vers Saint-Imier et Bienne, qui, aujourd'hui, traverse le centre de La Chaux-de-Fonds;
  - la H 20: route des Microtechniques reliant Besançon à notre région par Morteau – Le Col-des-Roches – Le Locle – La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel;
  - améliorer l'ensemble des autres routes cantonales;
- entretenir le patrimoine routier d'environ 500 km de routes qui atteindra, une fois la A 5 achevée, une valeur de remplacement de 5 milliards de francs environ;
- poursuivre la réalisation d'ouvrages pour les piétons et cyclistes.

En quelques années, la situation économique du canton s'est aggravée, rendant la mission du service des ponts et chaussées toujours plus difficile par le manque de moyens octroyés au budget de fonctionnement et faisant dépendre pratiquement tous les travaux, même d'importance réduite, des crédits d'investissement, y compris pour des travaux de "gros entretien" et "d'entretien courant" qui devraient pouvoir être réalisés dans le cadre du budget ordinaire. Par ailleurs, il faut rappeler qu'une hausse de la taxe cantonale automobile proposée comme moyen de financement des routes a été refusée par le peuple à plusieurs reprises. Ce n'est qu'en 2003 qu'une augmentation a été acceptée par le Grand Conseil, augmentant ainsi la part consacrée à l'entretien routier.

Les travaux sont proches de l'achèvement du tronçon neuchâtelois de la A 5. En 2005, les 38 km entre Vaumarcus et Le Landeron seront en service, à l'exception du court tracé de Serrières où A 5 et route cantonale 5 empruntent le même espace et où les tunnels prévus et acceptés à tous les stades des procédures devront être entrepris en 2008 pour les travaux préliminaires et 2010 pour les creusements proprement dits et une mise en service en 2013, délais retardés tout récemment d'un an encore suite aux dernières mesures d'allégement des finances fédérales.

Le financement fédéral de la A 5 est garanti pour les travaux en cours et les 12% de la part cantonale sont considérés comme charges liées et ainsi sont inscrits dans les investissements de chaque budget annuel.

Les modifications les plus sérieuses sont celles touchant au financement fédéral des routes principales suisses.

Depuis 1948, de façon régulière et cyclique, le Grand Conseil et le peuple neuchâtelois ont accordé 11 crédits d'investissements pour la construction routière, accompagnés de crédits extraordinaires ou complémentaires pour des ouvrages particuliers comme les tunnels de La Vue-des-Alpes ou pour des ouvrages dont la construction s'est révélée urgente dans l'intervalle de deux crédits principaux.

Depuis la 9e étape en 1988, qui suivait 4 crédits pour les études et la réalisation des tunnels sous La Vue-des-Alpes, le financement cantonal des investissements pour les routes principales suisses a pris une part prépondérante, montrant bien la volonté du Conseil d'Etat d'investir dans les axes routiers reliant, d'une part, le Val-de-Travers à Neuchâtel et, d'autre part, les villes du Haut et le Littoral en desservant aussi le Val-de-Ruz, et non seulement dans la réalisation de la A 5.

Pour la 9e étape, en 1988, 61% des 34,8 millions de francs étaient destinés aux routes principales, avec en particulier le crédit pour les Gorges du Seyon. Avec la 10e étape en 1995, 76% des 47,8 millions de francs avec l'évitement de Corcelles et la 1re étape de celui de La Chaux-de-Fonds. Le dernier crédit de 72,5 millions de francs de la 11e étape en 2000 avec 74%, principalement pour la 2e étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds et la traversée de Rochefort.

Un déséquilibre s'est ainsi développé entre les projets des routes cantonales dont la réalisation est relativement rapide et ceux des routes principales dont les procédures de mise à l'enquête publique et les procédures d'octroi des contributions fédérales prennent de plus en plus de temps.

Ainsi, les travaux de la 10e étape acceptés en 1995 n'ont débuté à Corcelles qu'en 2003 et ceux de La Chaux-de-Fonds qu'en 2004.

Pour la 11e étape (rapport du Conseil d'Etat 00.034, du 23 août 2000, "Routes cantonales"), acceptée par le peuple en début 2001, les travaux concernant les routes cantonales s'achèveront cette année, et l'année prochaine pour la piste cyclable-trottoir de Fontaines – Cernier, alors que les grands travaux des routes principales sont encore tous bloqués par le manque de moyens de la Confédération. C'est pourquoi, en parallèle à ce présent rapport, un crédit complémentaire est demandé pour la RC1310 Les Ponts-de-Martel – Petit-Martel et pour l'entretien de 4 ouvrages d'art, en plus d'un crédit pour les véhicules et engins des divisions d'entretien, dans l'attente d'une demande du crédit de la 12e étape dont le contenu ne pourra être finalisé qu'après la votation fédérale sur la Nouvelle Péréquation Financière Confédération-Cantons, du 28 novembre 2004, qui influencera profondément la future politique cantonale routière.

Modification de la politique de financement des routes principales par la Confédération

Dès 1995, les changements intervenus, aussi bien à la tête du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) que de l'Office fédéral des routes (OFROU) ont conduit à une politique plus restrictive en matière de financement des routes en général, principales en particulier.

Par ailleurs, le programme d'assainissement des finances de la Confédération (Table ronde) introduisait en 1998 un "programme de stabilisation" qui, dans le domaine routier, réduisait sensiblement le taux de contribution pour les routes principales. Pour notre canton, les taux qui pour La Vue-des-Alpes avaient été de 80% et 78% pour les Gorges du Seyon sont réduits à un taux de base de 58% auquel s'ajoute une majoration de 1 à 5% en fonction du coût de l'ouvrage et, le cas échéant, une majoration extraordinaire de 5% au maximum au titre de charge excessive pour le canton.

Ces nouvelles mesures ont été prises de pair avec une réduction du montant total annuel attribué par le Conseil fédéral aux routes principales dans le cadre des budgets routiers.

Le montant maximal de 350 millions de francs attribué en 1991 (La Vue-de-Alpes et tunnel d'accès à Locarno en cours de réalisation) a été suivi d'une attribution d'environ

270 millions par an jusqu'en 1995 puis l'attribution a baissé régulièrement pour atteindre 195 millions cette année et environ 190 millions pour les années à venir jusqu'en 2007.

L'OFROU a dû instaurer de nouvelles règles pour l'attribution de ces moyens très inférieurs aux demandes des cantons. En particulier, un seul grand ouvrage est attribué à un canton qui doit l'achever avant de s'en voir éventuellement octroyer un autre, selon les disponibilités financières restantes dans le cadre de la planification pluriannuelle.

Neuchâtel a cependant bénéficié d'une particularité en ayant obtenu les moyens de réaliser de pair l'évitement de Corcelles pour la H 10 et la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds pour la H 20.

Evitement de Corcelles

Pour Corcelles, considéré par l'OFROU comme ouvrage cantonal principal, le taux de participation octroyé a été de 58 + 5 + 5 = 68%, taux relativement proche des 70% envisagés dans la 10e étape en se basant sur les directives fédérales d'alors concernant les routes principales. Cependant, les études ne sont rémunérées qu'à raison de 12,5% des travaux, montant tout à fait insuffisant pour des ouvrages en zone habitée où les avant-projets doivent être très détaillés, pour des projets pour lesquels des études d'impact sur l'environnement sont exigées avec l'intervention de nombreux bureaux spécialisés qui doivent ensuite assurer des suivis durant et après les travaux.

Lorsque les projets soulèvent des oppositions comme à Corcelles, des compléments d'études sont nécessaires, qui souvent n'ont d'ailleurs que confirmé les études de base. Ces démarches impliquent l'intervention de juristes extérieurs au service et souvent des experts "neutres" dont les honoraires s'ajoutent aux études de base.

Dans le cas de l'évitement de Corcelles, l'OFROU a, de plus, lors de l'octroi de contribution, remis en question notre projet qu'il connaissait pourtant de longue date, remise en question faite sans tenir compte des bases techniques qui justifiaient un ouvrage à trois voies de circulation, par simple comparaison avec d'autres ouvrages en Suisse, à notre avis non comparables. La Confédération a aussi imposé un coût global bloqué de l'aménagement et les études complémentaires n'ont pas été reconnues au-delà des 12,5% forfaitaires.

Cependant, nous renonçons à demander un crédit complémentaire pour l'évitement de Corcelles. En effet, l'essentiel des travaux n'a pas encore été mis en soumission en raison de la reprise de l'étude pour un projet à deux voies, et non à trois comme le prévoyait le projet initial et suite à la claire volonté de la Confédération.

Des mesures d'économies sont recherchées dans la réalisation des travaux, par exemple en aménageant un dépôt de matériel d'excavation à proximité du chantier et en recherchant des méthodes de construction innovatrices pour le tronçon en galerie couverte.

Evitement de La Chaux-de-Fonds

Dans un premier temps, l'OFROU a refusé de soutenir le projet de l'évitement de La Chaux-de-Fonds avant l'achèvement de celui de Corcelles.

Suite à une démarche du Conseil d'Etat et de parlementaires fédéraux, la direction de l'OFROU a accepté, à titre exceptionnel, en raison de l'importance de l'équilibre des investissements entre H 10 et H 20, d'engager la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds, mais avec comme condition l'abandon des 5% de contribution au titre

d'ouvrage "non principal" du programme cantonal. Cette attribution a aussi été accordée pour tenir compte de l'importance de cette liaison internationale entre Besançon, La Franche-Comté et notre pays, liaison constituant la Route des Microtechniques. Il faut aussi souligner que la H 20 et l'évitement de La Chaux-de-Fonds constituent la colonne vertébrale routière du Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN). La liaison Le Locle – La Chaux-de-Fonds s'asphyxie chaque jour et la 1re étape doit être réalisée au plus vite.

D'ailleurs, le projet de la 1re étape de l'évitement a tout récemment trouvé une nouvelle fonction. En effet, NEODE - parc scientifique et technologique, en construction aux Eplatures - sera accessible par la nouvelle route. Par une accélération des travaux du secteur est, un accès provisoire à NEODE a pu être envisagé et toutes les conduites nécessaires à son fonctionnement sont posées dans l'emprise de la bretelle de liaison Combe-à-l'Ours – Giratoire Sur-les-Sentiers.

La Confédération a de plus exigé de connaître en détail le tracé complet de l'évitement de La Chaux-de-Fonds avant de se prononcer sur la 1re étape Haut-du-Crêt – Giratoire de La Combe-à-l'Ours, craignant de s'engager dans un projet non encore suffisamment mûri.

Le statut de la route H 20 Le Col-des-Roches – Neuchâtel comme route principale suisse et non route nationale pénalise fortement le canton de Neuchâtel, tant au niveau de la participation financière réduite à la construction, que par la non-participation aux coûts d'exploitation et d'entretien.

Lors de l'établissement du réseau national des autoroutes de 1958 à 1960, les critères pour classer la route Le Col-des-Roches – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel comme route nationale, et même de 1re classe, étaient réunis. Malgré les efforts du canton, cette route n'a pas été considérée comme route nationale ni de 1re, 2e ou même 3e classe. Ainsi, La Chaux-de-Fonds était la seule ville de cette importance à ne pas être raccordée au réseau des autoroutes suisses. A deux occasions, en 1979 et en 2001, une initiative du Grand Conseil (voir http://www.parlament.ch) était déposée aux Chambres fédérales pour le reclassement de cet axe comme route nationale, sans succès. La motion Didier Berberat pour un classement de la H 20 comme route nationale, déposée il y a quatre ans, n'a pas été traitée à ce jour, bien que déposée une deuxième fois après l'échéance de validité de deux ans. Un troisième dépôt sera vraisemblablement nécessaire cet automne.

Nous sommes donc encore actuellement dans une procédure "route principale" et nous en subissons toutes les rigueurs. L'OFROU a réduit à 58 + 5 = 63% sa contribution aux coûts de réalisation de la 1re étape. Mais plusieurs parties du projet n'ont pas du tout été prises en compte, l'OFROU considérant qu'il s'agissait d'éléments annexes de raccordement au réseau routier local, cela dans une interprétation excessive d'un projet futur d'évitement complet, sans considérer des raccordements dans une première phase à la voirie existante. Ainsi la bretelle de raccordement entre la 1re étape et le giratoire de La Combe-à-l'Ours ne sera pas subventionnée par la Confédération, bretelle encore plus essentielle au projet puisque reliant NEODE à la ville, ni le giratoire des Crêtets nécessaire à la fluidité des accès en ville de La Chaux-de-Fonds et vers Neuchâtel. Les adaptations du viaduc des Eplatures pour garantir la fluidité des transports publics et celles de la rue Louis-Chevrolet n'ont pas non plus été acceptées comme faisant partie du projet de base. L'OFROU a, après d'âpres discussions, accepté de participer à la réalisation du passage inférieur des Menées, mais en ne prenant en considération que l'ouvrage et non pas la route communale de liaison.

Enfin, les réaménagements de l'actuelle H 20 par Le Crêt-du-Locle ne seront pas non plus subventionnés.

Ainsi, il est clair que nous sommes loin des hypothèses admises en 1995 dans le projet de la 10e étape qui se basait sur une participation de 73% sur l'ensemble des travaux réalisés.

Il est aussi important de retracer l'évolution du projet présenté en 1995 au Grand Conseil puis au peuple neuchâtelois.

La 10e étape contenait quatre crédits relatifs à la H 20:

- pour une première étude de la traversée du Locle ;
- pour le passage à quatre voies entre Le Locle et Le Haut-du-Crêt ;
- pour une première phase d'étude de l'évitement de La Chaux-de-Fonds ;
- pour la réalisation d'une 1re étape de cet évitement du Haut-du-Crêt à l'entrée de la ville, à La Combe-à-l'Ours.

C'est donc sur un avant-projet que le tracé de l'évitement de La Chaux-de-Fonds a ainsi été esquissé et devisé dans le rapport de 1995.

Après l'octroi du crédit de la 10e étape, ce sont les études qui ont réuni les autorités de La Chaux-de-Fonds, ses services techniques et les services correspondants de l'Etat qui ont vraiment défini le projet d'évitement sur la base d'une étude comparative multicritère.

Très vite, il est apparu que la route actuelle devait rester une desserte locale et que l'évitement, dans son entier, devait se situer au sud de la ligne ferroviaire.

Pour éviter une utilisation peu rationnelle des terrains, il a été décidé que la route d'évitement, qui devait avoir un caractère autoroutier, devait être rapprochée le plus possible du chemin de fer, d'où la nécessité de construire un passage inférieur pour les accès au hameau des Herses et à la future zone de développement industrielle.

Ce passage sous la ligne CFF et la future H 20 impliquait une augmentation des coûts des travaux de 6 millions de francs environ.

La réalisation de quatre voies entre Le Locle et Le Haut-du-Crêt, décidée avec la 10e étape en raison du trafic déjà important d'alors, a conduit à prévoir dès la construction de la nouvelle route deux voies dans chaque sens de circulation, sans passer par une première phase à deux voies seulement.

Le maintien de la route actuelle pour le trafic local a aussi conduit à la décision d'y transférer les piétons et les cyclistes, avec un réaménagement de cette chaussée pour y dissuader la circulation automobile de transit.

Lors des négociations de retrait de l'opposition de l'Association transports et environnement (ATE), il a été convenu que des mesures de modération seraient réalisées sur l'ancienne route et que des mesures de fluidification du trafic seraient prises à l'entrée de la ville pour rendre le nouveau tronçon de l'évitement le plus attractif possible avec l'élargissement du viaduc des Eplatures, la réalisation du giratoire au carrefour Crêtets-Liberté et d'un autre à l'intersection Helvétie-Rue Louis-Chevrolet sur la voirie communale.

Ce sont sur ces bases que le projet de l'évitement complet de La Chaux-de-Fonds a été établi et que le tracé de la 1re étape a été devisé et mis à l'enquête publique. Ce projet et son coût sont à l'évidence différents de ce que le rapport de la 10e étape annonçait mais la réalisation est parfaitement conforme au projet tel qu'accepté par la mise à l'enquête publique.

Initialement, la remise en état de la H 20 actuelle devait être réalisée dans le cadre des travaux courants émargeant au budget ordinaire. Toutefois, les attentes du groupe de

travail pour le réaménagement vont bien au-delà d'une simple remise en état de la route actuelle. Elle doit être rendue au trafic local et lent et elle doit être dissuasive pour le trafic de transit. La route sera équipée de part et d'autre d'une piste cyclable et d'un trottoir, les arrêts des bus seront réalisés sur la chaussée pour modérer le trafic, un giratoire sera aménagé au Crêt-du-Locle.

De ce fait, et par la diminution des moyens à disposition dans le budget ordinaire, par rapport au début des années 1990, le Conseil d'Etat propose qu'un crédit complémentaire destiné au réaménagement soit dès maintenant inclus dans la 10e étape, même si les travaux ne pourront être réalisés qu'après la mise en service de la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds, fin 2006.

Les deux années de négociation pour le retrait des oppositions ont aussi influencé le coût des travaux car, dans cet intervalle, la politique d'octroi des contributions fédérales est devenue très restrictive. La bretelle de raccordement entre la 1re étape et La Combe-à-l'Ours aurait probablement été admise comme faisant partie du projet lorsque l'OFROU avait un peu plus de moyens financiers à disposition, donc plus de marge de manœuvre dans l'octroi des contributions.

Avenir du financement des routes principales

Nous avons abordé ci-dessus les modifications connues aujourd'hui dans la politique de financement des routes principales et mises en œuvre par l'OFROU.

Ces mesures touchent les travaux en cours à Corcelles, et principalement ceux de la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds.

Elles touchent encore plus les projets contenus dans la 11e étape qui, pour ceux touchant aux deux routes principales H 10 et H 20, sont repoussés à des échéances impossibles à fixer, l'OFROU n'ayant plus de moyens financiers à leur attribuer.

Cependant, des mesures plus radicales pourraient plus encore influencer tous ces projets. Dans le cadre de la Réforme des Tâches et de la Nouvelle Péréquation Financière Confédération-Cantons, "*la Confédération mettra essentiellement l'accent sur les routes nationales et se retirera pratiquement de tout engagement dans le secteur des routes principales*" (citation de M. Rudolf Dieterle, directeur de l'OFROU).

Anticipant ce principe qui sera soumis à votation en novembre 2004 pour modifier la Constitution fédérale, l'OFROU a déjà annoncé la fin du système de subventionnement des routes principales selon les critères actuels et précisé qu'aucun nouveau projet déjà compris dans son programme pluriannuel 2004-2007 ne pourrait être admis, l'entier des 765 millions de francs attribués pour ces quatre ans ayant déjà été affecté, entre autres à Corcelles et à La Chaux-de-Fonds.

Pour notre canton, les projets suivants compris dans la 11e étape se retrouvent sans financement fédéral (cf p. 54, rapport 00.034):

- Projet 1 H10 Tunnel au virage de la mort
- Projet 4 H10 Evitement de Rochefort
- Projet 7 H20 Evitement de La Chaux-de-Fonds 2e étape
- Projet 8 H20 Piste cyclable des Gorges du Seyon

Ce sont 97,9 millions de francs qui ne seraient pas accordés comme part fédérale.

Les 6 millions de francs que nous devions obtenir pour le crédit complémentaire (rapport du Conseil d'Etat 02.028, du 18 septembre 2002, "Entretien du réseau routier")

concernant la traversée de Peseux (giratoire, passage pour piétons et reconstruction de la chaussée Peseux-Vauseyon) nous sont maintenant aussi refusés, du moins pour 2004 et 2005.

Les projets d'évitement du Locle, d'aménagement du Col-des-Roches sur la H 20, d'amélioration de la liaison H 20 – H 18 La Chaux-de-Fonds – La Cibourg et les améliorations de la H 10, en particulier entre Brot-Dessous et Freteureules, à La Nantillière, ainsi qu'entre Rochefort et Bregot, y compris la suppression du passage à niveau, puis de Bregot à la Prise-Imer et enfin - et surtout - la traversée de Peseux sont aussi remis en question par manque de contribution fédérale.

La Confédération envisage une réduction drastique du financement des routes principales qui passerait d'un système de participation par projet à un financement forfaitaire qui sera de l'ordre de 8 millions de francs par année pour notre canton.

Le canton en contrepartie ne devrait plus participer au financement de l'exploitation et de l'entretien de la route nationale A 5.

En cas de rejet par le peuple du projet de nouvelle péréquation financière, le DETEC envisage tout de même de mettre en œuvre la partie route de la péréquation, mais, dans ce cas, une modification de l'article 83 de la Constitution fédérale sera nécessaire, ce qui rend un délai de mise en œuvre impossible à préciser.

Ces circonstances remettent en question fondamentalement tout l'équilibre du financement du programme routier tel qu'établi pour la 11e étape d'abord, et des étapes futures telles qu'elles étaient envisagées, avec une substantielle participation de la Confédération pour les aménagements des routes principales H 10, H 18, H 20.

C'est aussi pourquoi il est plus important que jamais que la H 20 soit reconnue "route nationale suisse" corrigeant ainsi une injustice historique, déjà mentionnée au début de ce rapport.

Les différents contacts avec l'OFROU et le DETEC pour trouver une issue au blocage de la 2e étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds n'ont pas encore reçu de réponses, ne serait-ce que pour poursuivre les études devant mener à la mise à l'enquête publique.

Les autorités fédérales attendent l'issue des études fondamentales sur la mobilité pour prendre position, mais les plans directeurs sectoriels "rail", "routes" et "aviation" sont actuellement chapeautés par un plan sectoriel des transports dont la conduite est assurée par l'Office fédéral du développement territorial (ODT) et l'issue de ce vaste projet ne peut pas être précisée à ce jour, tant les questions fondamentales suscitent réactions et questions.

Ainsi, et sans pouvoir informer et rassurer le Grand Conseil quant à l'avenir du financement par la Confédération des routes principales et de la H 20 en particulier, le Conseil d'Etat demande que les moyens complémentaires soient accordés pour réaliser la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds telle que mise à l'enquête publique, et pour réaménager ensuite l'actuelle H 20 entre Les Eplatures et Le Crêt-du-Locle.

2. H 10, EVITEMENT DE CORCELLES, COMPLÉMENT

L'étude qui a servi de base pour estimer le coût de cet aménagement était fondée sur un projet à trois voies de circulation, dont une voie lente en direction du Val-de-Travers. Le tracé comportait deux tronçons à ciel ouvert, séparés par une tranchée couverte de

500 m, dont la pente avoisine les 7%. La construction de giratoires aux deux extrémités de l'aménagement constituait les points d'accrochage au réseau routier existant. Ce sont ces éléments qui ont été devisés et ont fait l'objet de la demande de crédit de la 10e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales de 1995.

Depuis, le projet a évolué, déjà lors de sa mise à l'enquête publique à fin 1998, par la prolongation de la partie couverte sur environ 80 m et l'abaissement du profil en long. Puis, lors de la phase d'approbation du projet entre 1998 et 2002, l'OFROU l'a jugé trop luxueux avec trois voies de circulation. Des études complémentaires ont dû être menées pour mettre en conformité un projet à deux voies de circulation voulu par l'OFROU. Les négociations avec les 17 opposants au projet ont pris plus de deux ans et ont également nécessité des études complémentaires importantes qui ont été mandatées à des bureaux spécialisés.

Le taux de contribution accordé par l'OFROU en 2003 a été fixé à hauteur de 68% conformément aux taux décidés dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales, cet aménagement étant considéré comme le projet principal subventionné pour notre canton. Il est inférieur au taux escompté lors de l'établissement de la demande de crédit de 1995. De plus, cet office a refusé de subventionner certains éléments constitutifs de l'aménagement représentant une part de 3% du coût total. Lors de l'établissement du devis servant à la demande de contribution, l'OFROU nous a demandé de retrancher toutes les "réserves" contenues dans le devis (soit dans les quantités, soit dans le poste "divers et imprévus"). Or, la norme VSS SN 640 026 "Elaboration des projets" préconise d'évaluer les coûts d'un devis général avec une précision de +/–10%.

Les honoraires pour l'établissement du projet, la direction des travaux et les frais d'administration sont fixés aujourd'hui forfaitairement à 12,5% du coût des travaux pour l'attribution des contributions. Les statistiques faites sur d'autres grands chantiers (tunnels de La Vue-des-Alpes, aménagement des Gorges du Seyon) montrent que le pourcentage effectif des honoraires avoisine les 25%, au vu de tous les intervenants nécessaires pour les études d'impacts sur l'environnement, les spécialistes géologues, géotechniciens et du fait que les oppositions impliquent de nombreuses études complémentaires. Par ailleurs, dans une zone d'habitation où les parcelles touchées sont nombreuses, les frais pour l'acquisition des terrains sont bien au-dessus de la moyenne, de nombreuses expertises étant requises.

Le tableau 1 décrit la situation financière à fin 2003. Elle tient compte du crédit de la 10e étape accordé en 1995, du calcul pour le renchérissement annoncé dans le rapport de gestion de l'exercice 2002, du nouveau devis établi et accepté par l'OFROU en 2003 et de la contribution accordée.

Tableau 1: Evitement de Corcelles – situation financière

	en millions de francs		
	Coût total	***Part fédérale***	***Part cantonale***
Devis au prix 2003, accepté par l'OFROU	73,5	48,1	25,4
Financement accordé par le crédit en 1995	74,5	52,2	22,3
Part cantonale accordée pour le renchérissement en 2002			2,4
Total crédit cantonal accordé			**24,7**
Solde			**– 0,7**

Aujourd'hui le crédit complémentaire à solliciter serait d'environ 700.000 francs. Cependant, le lot principal des travaux de la partie couverte n'a pas encore fait l'objet

d'une mise en soumission, les études de détails étant en cours et des solutions visant à des économies étant analysées. Le montant de ce marché peut fluctuer tant vers le bas que vers le haut par rapport au devis accepté, basé sur des prix unitaires 2003, en fonction des conditions conjoncturelles. Il est donc prématuré de faire une demande de crédit complémentaire pour cet objet, en regard aux incertitudes qui subsistent et en proportion du faible montant à solliciter.

3. H 20, HAUT-DU-CRÊT – LA CHAUX-DE-FONDS, PREMIÈRE ÉTAPE, COMPLÉMENT

Evitement complet (voir graphique annexé)

L'étude préliminaire, qui a servi de base pour évaluer le coût de la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds, proposait la construction d'une chaussée neuve de 7,50 m de largeur entre Le Haut-du-Crêt et le giratoire de La Combe-à-l'Ours, avec un chemin pour piétons et cyclistes de 3 m. C'était donc l'option de l'utilisation de la route actuelle à deux voies unidirectionnelles pour le trafic La Chaux-de-Fonds – Le Locle et la construction d'une nouvelle chaussée à deux voies unidirectionnelles pour le trafic Le Locle – La Chaux-de-Fonds qui a été devisée dans la demande de crédit de 1995 (voir rapport du Conseil d'Etat 95.009, du 15 février 1995, "Routes cantonale").

Dans ce même crédit de 1995, un autre montant a été accordé pour entreprendre les études de l'évitement de La Chaux-de-Fonds par la route principale H 20. Ce sont ces études qui ont permis de fixer le tracé, le profil et le principe de l'évitement complet dont est issue la 1re étape actuellement en travaux.

En effet, au début de l'année 1996 s'est constitué un groupe de travail comprenant les autorités et les services techniques de la ville de La Chaux-de-Fonds, la police cantonale et les services cantonaux de la protection de l'environnement et des ponts et chaussées. Sept familles de tracés ont fait l'objet d'examen. Une évaluation qualitative multicritère des avantages et inconvénients de ces variantes a été entreprise par chaque membre du groupe de travail. Le choix unanime s'est porté sur la variante 7g qui a été retenue pour la suite des études.

Cette variante répond aux principes suivants:

- homogénéité de la route H 20 entre Neuchâtel et l'entrée est du Locle;
- tracé situé hors du réseau local de la ville;
- limitation de l'impact (regroupement des lignes de transport, tracé souterrain en zone d'habitations);
- amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic;
- délestage de l'axe actuel à l'entrée de la ville dans la zone commerciale en le rendant au trafic local, aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics.

Ses caractéristiques principales sont les suivantes:

- quatre voies de circulation à ciel ouvert entre Le Haut-du-Crêt et Polyexpo;

- trois voies enterrées entre Polyexpo et le Bas-du-Reymond;
- jonctions au réseau local au Haut-du-Crêt, aux Eplatures, à Polyexpo, au Temple Saint-Jean et raccordement au giratoire du Bas-du-Reymond.

Les études de génie civil et d'équipement électromécanique, réalisées entre 1997 et 1998, ont permis d'établir un avant-projet de l'évitement complet. Menée parallèlement, l'enquête préliminaire de l'étude d'impact sur l'environnement soumise à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a fixé le cahier des charges de l'étude d'impact proprement dite.

Première étape de l'évitement

Le projet de réaliser une 1re étape de l'évitement entre Le Haut-du-Crêt et Les Eplatures a été établi sur ces bases. Le calendrier de ses principales phases d'évolution est résumé ci-après:

- mi-1998: mandat pour l'étude d'impact sur l'environnement (EIE);
- début 1999: mandat d'études de génie civil pour l'établissement du projet définitif et du projet d'exécution;
- fin 1999: mise à l'enquête publique du projet routier et de l'EIE; 10 oppositions ont été déposées;
- début 2000 - mi-2002: négociations et études complémentaires pour obtenir le retrait de toutes les oppositions;
- mi-2002: établissement de la décision finale;
- automne 2002 – printemps 2003: dépôt du dossier à l'OFROU en vue de l'octroi de la contribution; révision du projet (secteur Eplatures – Bas-du-Reymond) afin de réduire les coûts de réalisation; octroi de la contribution fédérale réduite pour la réalisation de la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds;
- 2003: demande d'offres pour l'exécution des travaux, remises des offres, adjudication avec un recours, négociations;
- printemps 2004: commencement des travaux pour les deux lots principaux: tracé routier et passage inférieur des Menées.

Le projet a beaucoup évolué entre celui de la demande de crédit en 1995 et celui mis à l'enquête publique, d'une part, et celui mis en chantier, d'autre part, suite aux revendications exprimées lors de la mise à l'enquête publique et acceptées pour obtenir le retrait des oppositions et suite aux recherches d'économies.

La 1re étape mise en chantier et financée par le crédit de 1995 s'étend, comme initialement prévu, du Haut-du-Crêt jusqu'au giratoire de La Combe-à-l'Ours, aux Eplatures. Elle comprend les éléments suivants:

- une chaussée à 4 voies avec berme centrale entre Le Haut-du-Crêt et Sur-les-Sentiers, mais sans bande d'arrêt d'urgence;

- une jonction complète dénivelée au Haut-du-Crêt;

- une modification du tracé de la route communale des Menées avec passage inférieur sous la voie CFF et la nouvelle H 20 au droit de la gare du Crêt-du-Locle;

- un giratoire Sur-les-Sentiers distribuant le trafic de la H 20 (1re et futures étapes), de la bretelle de raccordement à La Chaux-de-Fonds et de l'accès à Neode;

- une bretelle de raccordement à la ville à La Combe-à-l'Ours, et de là à la voirie communale, chaussée à 3 voies de circulation.

En outre, la réalisation des travaux est conditionnée par la concrétisation des mesures de compensations écologiques mentionnées dans l'EIE et selon la décision finale, ainsi que des mesures environnementales liées à l'exécution du chantier, en particulier en bordure des marais et pour la protection des eaux.

Le coût du projet actualisé de cette 1re étape est devisé à 36,6 millions de francs, aux prix 2002 (devis envoyé à l'OFROU). La contribution fédérale attribuée se monte à 18,4 millions de francs. Il faut préciser que l'OFROU a, d'une part, refusé de subventionner une part représentant 20% du coût total des aménagements comprenant la bretelle de raccordement, une partie de la route des Menées et le chemin de desserte agricole entre Le Haut-du-Crêt et la route des Menées. D'autre part, le taux de subvention accordé a été fixé à hauteur de 63% seulement.

En tenant compte des montants accordés, d'une part, par le crédit de la 10e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes en 1995 et, d'autre part, pour le renchérissement annoncé dans le rapport de gestion de l'exercice 2002, le complément de crédit cantonal nécessaire pour réaliser cette 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds se monte à 10,6 millions de francs.

Le tableau 2 ci-dessous précise le décompte concluant au montant demandé:

Tableau 2: Evitement de La Chaux-de-Fonds, réalisation première étape

	Montant en millions de francs		
	Coût total	***Part fédérale***	***Part cantonale***
Devis au prix 2003, accepté par l'OFROU	36,6	18,4	18,2
Crédit 10e étape de 1995	26,5	19,5	7,0
Part cantonale accordée pour le renchérissement en 2002			0,6
Total crédit cantonal accordé			**7,6**
Complément de crédit cantonal nécessaire			**10,6**

Aménagements liés à la réalisation de la première étape

Les études ont montré qu'une proportion importante du trafic circulant sur le nouveau tronçon routier H 20, au sud de la voie CFF, empruntera le pont des Eplatures. Cette situation nécessite une modification du gabarit de l'ouvrage afin d'assurer trois voies de circulation sur la rampe nord et sur le pont et quatre voies sur la rampe sud pour favoriser la circulation des bus à proximité du dépôt TC-TRN. S'agissant d'une route communale, la Confédération a refusé de subventionner cet aménagement pourtant nécessaire et lié à la H 20. Le financement de ces travaux, qui devront être réalisés simultanément à la

construction de la 1ère étape de la H 20, sera assuré par le fonds des routes communales et par la rubrique "*Divers et imprévus*" du crédit 10e étape. Le coût de ces travaux est estimé à 1,9 million de francs.

La transformation du carrefour Crêtets-Liberté en giratoire doit également être réalisée avant l'ouverture au trafic de la 1re étape de l'évitement de la ville. Cet aménagement est décrit dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil, du 23 août 2000, à l'appui d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 72,5 millions de francs pour la 11e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes. Il est financé par ce crédit accepté par le peuple neuchâtelois en 2001.

4. ROUTE CANTONALE ENTRE LE CRÊT-DU-LOCLE ET LE GIRATOIRE DU GRILLON

Réaménagement après l'ouverture de la première étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds

Le report sur la nouvelle chaussée H 20 d'un maximum de trafic circulant actuellement entre Le Crêt-du-Locle et l'entrée de La Chaux-de-Fonds permettra de rendre la route existante au trafic local, aux transports publics, aux cyclistes et aux piétons.

Différentes mesures d'aménagement seront réalisées sur la route actuelle dans le but de rendre ce tracé moins attractif pour le trafic motorisé de transit. Elles ne devront pas gêner la circulation mais assurer le passage de tous les types de véhicules à une vitesse réduite.

Un groupe de travail a été constitué pour étudier ces aménagements et leur intégration. Il se compose de représentants de l'ATE, section de Neuchâtel, des autorités et services techniques de la ville de La Chaux-de-Fonds, de la police locale, des Transports en commun de la ville (TC) et du service des ponts et chaussées.

Une première variante de réaménagement de l'espace public a été établie. Elle a servi de base pour déterminer le coût des travaux faisant l'objet du crédit demandé.

Le profil type général comprend:

- une chaussée de 7 m de large entre bordures (en raison des conditions hivernales), mais dont la largeur de circulation sera réduite par un marquage approprié;
- un chemin pour cyclistes et piétons de chaque côté de la chaussée, séparé de celle-ci de façon marquée.

En outre, les éléments suivants seront réalisés comme éléments de modération de l'axe principal:

- construction d'un giratoire au Haut-du-Crêt, au carrefour avec la route d'accès au centre du Crêt-du-Locle et celle d'accès aux commerces situés au sud;
- suppression des surlargeurs pour les arrêts de bus placés à l'entrée des giratoires du Crêt-du-Locle et de l'aérodrome des Eplatures (modération et sécurité des piétons);
- aménagement d'un parcage longitudinal à la hauteur du cimetière des Eplatures;

- réalisation d'un passage à piétons avec îlot de sécurité au milieu de la chaussée vers l'église des Eplatures.

Ces projets doivent encore être analysés plus en détail par le groupe de travail afin de tenir compte au mieux des besoins de chaque utilisateur et des nécessités de l'entretien hivernal, tout en gardant l'objectif d'un coût de réalisation raisonnable et en tirant parti au maximum des structures existantes.

Entre Le Crêt-du-Locle (passage sous-voie CFF) et le giratoire du Grillon, le réaménagement s'étend sur une distance d'environ 2 km. Tenant compte des éléments projetés et du profil de la variante établie, qui nécessitera des emprises dans le secteur où la voie est la plus étroite (entre le centre d'entretien routier de l'Etat au Crêt-du-Locle et le cimetière des Eplatures), le coût de ce réaménagement est devisé à 4,7 millions de francs.

Les travaux seront entrepris après l'ouverture au trafic de la nouvelle H 20 au sud de la voie de chemin de fer. Cependant, suite au développement de commerces au Crêt-du-Locle, le giratoire du Haut-du-Crêt sera réalisé au plus vite pour en faciliter les accès et assurer la meilleure sécurité des piétons et des usagers de la route actuelle.

5. ASPECT FINANCIER

Ainsi que nous vous l'avons exposé en début de ce rapport, c'est bien un changement fondamental du système de financement des aménagements routiers d'importance nationale qui s'opère depuis 1998 et qui sera achevé avec l'entrée en vigueur de la Nouvelle Péréquation Financière Confédération-Cantons. La politique cantonale d'investissement routier se basait sur les principes fixés par la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales qui affecte la moitié de la taxe de base sur les carburants, d'environ 0,44 fr/litre, et l'entier de la surtaxe, 0,30 fr/litre, ainsi que le revenu de la vignette autoroutière à la construction routière, prise dans un sens très large incluant des mesures de sécurité, de protection de l'environnement et du paysage, de protection contre les forces de la nature et pour favoriser le transfert de la route au rail des marchandises et le financement des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA).

Pour 2003, ce sont au total 4,86 milliards de francs qui ont été prélevés sur les carburants et 3,41 milliards de francs affectés à la construction routière. La répartition de ce montant fait partie de l'exercice budgétaire de la Confédération et est soumis au frein à l'endettement, aux mesures d'allégement des finances fédérales, et même si la répartition entre les différentes affectations est décidée par les Chambres dans le cadre de l'approbation du budget de la Confédération, c'est bien le Conseil fédéral qui en décide, et depuis des années, l'affectation aux routes principales diminue régulièrement.

En 2003 ce sont 201 millions de francs qui ont été alloués aux routes principales, contre par exemple 2071 millions de francs aux routes nationales (1426 pour la construction, 517 pour l'entretien et 128 pour l'exploitation), 152 millions de francs à la protection de l'environnement et du paysage, 573 millions de francs au trafic combiné et NLFA et 110 millions de francs affectés n'ont pas été dépensés, au nom du respect budgétaire qui limite les dépenses et non les recettes. Ces 110 millions participent ainsi au "*financement spécial circulation routière*", montant de 3,566 milliards de francs qui, affectés à la construction routière, n'ont pas été dépensés, compte qui est passé de 1,13 milliard de

francs à fin 1995, à 3,56 milliards de francs à fin 2003, soit plus de 2,43 milliards qui ont alimenté d'autres activités de la Confédération, alors que pour les routes principales, mais aussi d'autres domaines routiers, la Confédération nous annonce que les moyens manquent cruellement. Ce sont près de 300 millions de francs alimentés par leurs impôts sur les carburants, donc par tous les usagers de véhicules à moteurs, qui, ainsi, échappent à l'affectation pourtant obligatoire. Il apparaît évident qu'il s'agit là d'un problème politique et non simplement financier.

Cependant, pour notre canton, c'est bien un problème financier qu'il s'agit de résoudre, et pour les travaux en cours dans le cadre du crédit de la 10e étape, ce sont 10,6 millions de francs qui sont nécessaires à l'achèvement de la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds et 4,7 millions de francs pour le réaménagement de la route actuelle. En incluant un poste divers et imprévus de 5%, c'est un crédit complémentaire de 16 millions de francs qui est requis.

Dans l'immédiat, ces moyens supplémentaires restent dans le cadre de la planification financière routière, mais bien sûr au détriment des crédits prévus pour la 11e étape dont les parts cantonales ne peuvent pas être engagées par manque du financement fédéral.

Des démarches cantonales pour remédier à cette situation ont déjà été engagées tant au niveau de l'OFROU que du DETEC, sans réponse à ce jour.

Tableau 3 : Récapitulation des crédits complémentaires à la dixième étape

Projet	*Route°*	*Désignation du projet*	*Dépenses nettes*
		Aménagements routiers – Routes principales	**Fr.**
1	H 10	Evitement de Corcelles	0
2	H 20	Evitement de La Chaux-de-Fonds, 1re étape	10'600'000
3	H 20	Le Crêt-du-Locle - giratoire du Grillon, réaménagement de la route actuelle	4'700'000
4		Divers et imprévus ~5%	700'000
		Total général	**16'000'000**

6. CONCLUSIONS

Le Conseil d'Etat doit poursuivre sa politique d'amélioration du réseau cantonal à travers La Chaux-de-Fonds ; la 1re étape d'évitement doit être menée à terme. Cette première partie de l'évitement permettra de retrouver une fluidité nécessaire à l'environnement, à la sécurité et à l'économie de toute la région.

L'œuvre ne sera achevée qu'avec la 2e étape, mais les travaux de la 1re étape, approuvés par la grande majorité du peuple, doivent être poursuivis, même si l'appui financier de la Confédération a sensiblement diminué.

Nous sommes persuadé que le projet que nous construisons enfin, est la bonne solution que Le Locle et La Chaux-de-Fonds attendent depuis près de 10 ans.

C'est pourquoi, nous demandons au Grand Conseil de nous accorder les 10,6 millions de francs nécessaires à couvrir l'ensemble des travaux mis à l'enquête publique et que la diminution de l'appui financier fédéral nous oblige à compenser.

La route actuelle n'avait pas fait l'objet de projet de réaménagement lors de la demande de crédit de la 10e étape en 1995.

Ce réaménagement est devenu une exigence et une nécessité pour que certains opposants à la nouvelle H 20 retirent leur opposition. Les budgets ordinaires ne suffisent pas au financement de cette reconstruction, le Conseil d'Etat demande que le Grand Conseil accorde ce crédit complémentaire comme un des éléments du futur réaménagement global du réseau routier cantonal à travers la ville de La Chaux-de-Fonds.

Le Conseil d'Etat vous prie de prendre en considération ses propositions, d'accepter les termes du rapport d'information et d'adopter le projet de décret octroyant le crédit qui permettra d'achever la 1re étape de l'évitement de la ville de La Chaux-de-Fonds, et de redonner à la route actuelle une fonction urbaine.

Veuillez croire, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 11 août 2004

Au nom du Conseil d'Etat:

La présidente,	*Le chancelier,*
S. PERRINJAQUET	J.-M. REBER

Décret
portant octroi d'un crédit complémentaire de 16 millions de francs pour la dixième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 11 août 2004,

décrète:

Article premier Un crédit complémentaire de 16 millions de francs, pour la 10e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes, est accordé au Conseil d'Etat pour permettre l'achèvement de la 1re étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds par la H 20 et le réaménagement de la route actuelle.

Art. 2 Le Conseil d'Etat est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 3 Les travaux de restauration et d'entretien ainsi que les ouvrages prévus pour assurer la sécurité des usagers de la route et la fluidité du trafic, entrepris en application du présent décret, sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'Etat reçoit tous pouvoirs pour acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Art. 4 En cas d'expropriation, il sera fait application de la loi cantonale pour l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 26 janvier 1987.

Art. 5 Les détails d'exécution des travaux sont confiés au soin du Conseil d'Etat. Le rapport de gestion du Département de la gestion du territoire donnera chaque année toutes indications utiles sur l'avancement des études, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

Art. 6 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions du décret concernant l'amortissement des différents postes de l'actif des bilans de l'Etat et des communes, du 23 mars 1971, modifié le 21 octobre 1980.

Art. 7 [1]Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

[2]Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président, *Les secrétaires,*

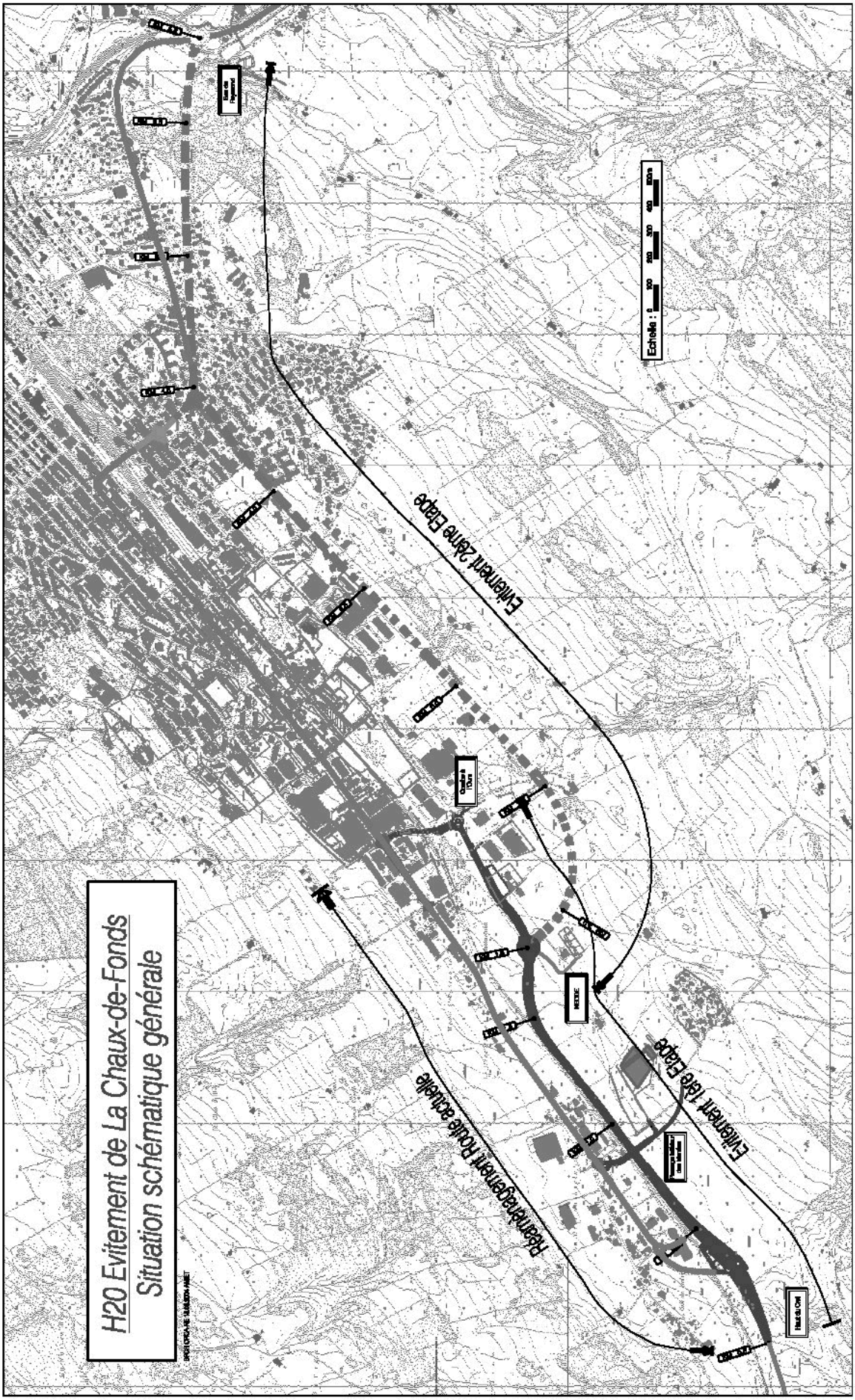
H20 Evitement de La Chaux-de-Fonds
Situation schématique générale
Réaménagement Route actuelle
Etiletement 1ère Etape
Etiletement 2ème Etape
Echelle : 0 100 200 300 400 500m

TABLE DES MATIERES

Pages

RESUME *1*

1. INTRODUCTION 2

2. H 10, EVITEMENT DE CORCELLES, COMPLÉMENT 8

3. H 20, HAUT-DU-CRÊT – LA CHAUX-DE-FONDS, PREMIÈRE ÉTAPE, COMPLÉMENT 10

4. ROUTE CANTONALE ENTRE LE CRÊT-DU-LOCLE ET LE GIRATOIRE DU GRILLON 13

5. ASPECT FINANCIER 14

6. CONCLUSIONS 15

Décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 16 millions de francs pour la dixième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes 17

Annexe : H 20 Evitement de La Chaux-de-Fonds 18