EVITEMENT DU LOCLE ET TUNNEL DE SERRIERES 07.057

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

a) à l'appui d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 4 millions de francs pour des études d'aménagement des routes principales suisses H18 et H20 au Locle et à La Chaux-de-Fonds et pour la mise en place de mesures d'amélioration des conditions de trafic au Locle

b) concernant le projet de mise en œuvre du Tunnel de Serrières

(Du 24 octobre 2007)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Les études englobant les questions de mobilité entre le Col-des-Roches et le Bas-du-Reymond, exception faite du tronçon routier de la H20 au Crêt-du-Locle inauguré le 21 septembre dernier, en est au stade des études générales. Dans ce sens, une demande de crédit est sollicitée. Elle servira à traiter en parallèle deux volets distincts de ces questions de mobilité:

– *Le premier volet consiste à entreprendre des études générales et globales du tronçon de la H20 situé entre Le Col-des-Roches et le Bas-du-Reymond, en y incluant le contournement est de La Chaux-de-Fonds, liaison de la route H20 au Jura bernois et au canton du Jura par la H18.*

  En effet, la H20 est une route d'importance dans la mesure où elle figure tant dans le plan directeur fédéral que dans le concept du projet d'agglomération.

  Il s'agit donc de mener des études sur les évitements sud et est de La Chaux-de-Fonds, sur une stratégie de solutions à proposer pour régler l'engorgement du centre du Locle, ainsi que sur la liaison franco-suisse au Col-des-Roches et en direction de la RC169 reliant Les Brenets.

  Le souhait de voir la H20, route des Microtechniques, être reconnue route nationale se concrétise par l'acceptation du Conseil fédéral de son intégration au réseau de base du plan sectoriel des transports. Ce plan, qui fixe le nouveau réseau des routes nationales, fera l'objet d'une votation par les chambres, début 2009 probablement.

  La nouvelle péréquation financière et la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) modifient fondamentalement les financements dans le domaine routier.

Il est nécessaire de mener ces études, qui restent à la charge du canton jusqu'à ce que la H20 soit reconnue route nationale, en collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU) pour s'assurer des standards exigés et de la reconnaissance des études par cet office si la H20 devient effectivement route nationale.

Si ces réflexions ne sont pas entreprises aujourd'hui à l'initiative du canton, le risque est important que les priorités d'investissement de la Confédération pour l'extension du réseau se portent sur des projets d'autres cantons dont les études sont achevées ou en phase de l'être.

– *Le second volet justifiant cette demande de crédit est de mettre en œuvre des mesures prioritaires pour améliorer les conditions de trafic au Locle.*

  Aux heures de pointe, cette ville est complètement congestionnée par des véhicules. Le trafic journalier moyen (TJM) est un des plus élevés du réseau cantonal avec près de 21.000 véhicules par jour. En considérant l'ensemble de la partie urbanisée du centre ville, environ 57.000 trajets de véhicules motorisés sont recensés.

  Dans l'attente de trouver une solution globale à cette situation, une étude menée par un bureau privé propose 35 mesures d'amélioration pour un coût total de 5,6 millions (HT). Leur mise en application est de la compétence conjuguée du canton et des autorités de la ville du Locle.

  Un premier train de mesures prioritaires structurantes et d'accompagnement doivent être mises en œuvre rapidement. Pour la part cantonale, qui devrait légèrement dépasser le million de francs, il s'agit de gérer les entrées de la localité par un contrôle d'accès.

Le Conseil d'Etat recommande vivement l'octroi de ce crédit pour répondre aux attentes des autorités et de la population du haut du canton, ainsi que pour améliorer les conditions de la traversée du Locle, aujourd'hui congestionnée particulièrement aux heures de pointe.

A l'inverse, le tronçon d'autoroute situé entre Auvernier est et Serrières est étudié depuis 1973. En juin 1999, le Conseil d'Etat a approuvé le projet définitif et l'étude d'impact associée, pour un projet revu suite à une demande du conseiller fédéral, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication . Cette opération a permis une diminution du coût probable de 193 millions à 140 millions de francs. En janvier 2001, ce projet est à son tour approuvé par le DETEC. En mai 2003, les projets de détail des ouvrages, autorisant les mises en soumission des travaux, sont approuvés par l'Office fédéral des routes (OFROU). Toutefois, ces projets de détail ont dû être adaptés en fonction des nouvelles normes en matière de gabarit routier et de sécurité en tunnel, ce qui a porté le coût de l'ensemble du projet à 155 millions de francs.

En mars 2006, le Conseil d'Etat décidait d'étudier une alternative transports publics pouvant remplacer le tunnel, basée sur les études du Réseau urbain neuchâtelois (RUN). La réduction de trafic maximale qui en aurait résulté aurait été de 20% environ, pour un investissement de l'ordre de 278 millions de francs. La recherche d'un report modal de la route au rail est intéressante, mais l'effet escompté qui permettrait de renoncer au tunnel de Serrières, n'est pas atteint. La valorisation des transports publics dans le cadre du RUN et le tunnel de Serrières sont en fait des projets complémentaires. Il est dès lors décidé d'aller de l'avant avec la construction du tunnel, le financement fédéral à hauteur de 88% étant assuré.

Tant les projets généraux que les projets détaillés de ce tronçon autoroutier ont été approuvés, au niveau cantonal comme au niveau fédéral, permettant ainsi de passer à la réalisation de cet ouvrage sans attendre.

A. ETUDES D'AMENAGEMENTS EN MATIERE DE TRANSPORTS ENTRE LE COL-DES-ROCHES ET LA FRONTIERE CANTONALE NEUCHATEL-BERNE

1. GENERALITES

L'aspect routier est l'un des éléments de la politique des transports faisant partie intégrante des enjeux de la mobilité générale du canton.

Il faut rappeler que la route est aussi le support de nombreuses lignes de transports publics (bus, trolleybus et lignes postales) et non seulement du trafic individuel. Aujourd'hui, pratiquement tous les transports de marchandises utilisent la route, du moins pour la distribution locale, depuis que la majorité des gares ne sont plus exploitées pour le trafic marchandises.

La législation fédérale, qui se calque sur la législation européenne, a autorisé ces dernières années la circulation de véhicules toujours plus larges, plus longs et plus lourds. Le réseau routier n'a pas pu être adapté partout à ces nouvelles conditions.

L'augmentation générale du trafic est un des éléments d'une nouvelle forme de société et d'habitat dont les effets sont aussi à prendre en compte, en particulier dans le domaine de la sécurité.

Le développement de la mobilité douce pour les déplacements utilitaires ou pour les loisirs amène sur les routes de nouveaux usagers "fragiles" dont la sécurité et le confort doivent être garantis.

De plus, la politique routière doit prendre en compte les mesures de protection de l'environnement, pollution et bruit, en particulier dans les agglomérations.

Dès le 1er janvier 2008, une modification fondamentale de la politique routière cantonale sera mise en œuvre comme conséquence de la politique fédérale. Par l'acceptation de la RPT, il s'agira, de fait, de trouver un nouvel équilibre, en particulier dans le domaine routier.

– Les autoroutes deviendront propriété de la Confédération. L'achèvement du réseau, tel que décidé en 1960, sera réalisé sous la forme actuelle, les cantons étant "maître de l'ouvrage" et amenant leur contribution financière (pour le canton de Neuchâtel, 12%). Le tunnel de Serrières, dernier maillon manquant de l'A5, reste le seul tronçon concerné dans notre canton par cette mesure.

  Pour l'extension future du réseau, les travaux d'entretien, d'aménagement et d'exploitation, la Confédération assumera l'entier du financement par le biais de la taxe sur les carburants et de la vignette autoroutière. Les cantons regroupés en unités territoriales seront chargés de l'entretien courant par contrats de prestations passés avec l'OFROU. Ceux-ci sont en cours d'établissement.

– Les routes principales suisses (pour Neuchâtel: H10, H18, H20) seront à charge des cantons, qui recevront un financement forfaitaire extrêmement réduit provenant de la taxe sur les carburants. Ce nouveau mode de faire pénalise fortement les cantons n'ayant pas achevé leur réseau de routes principales. C'est le cas du canton de Neuchâtel. Cette subvention est destinée tant à la construction, qu'à l'entretien et à l'exploitation.

Deux programmes de la Confédération vont influencer de façon significative les conditions de la mobilité, de la construction et de l'entretien des infrastructures de transports, en particulier dans le domaine routier.

– En ce qui concerne l'amélioration du trafic d'agglomération, la Confédération met à disposition un fonds d'infrastructure pour la mobilité en général, transports publics et transports individuels. Les projets subventionnables doivent être inclus dans des programmes d'agglomération qui doivent être déposés à Berne d'ici à fin 2007 (projet du RUN).

– Dans son plan sectoriel des transports établi en avril 2006, le Conseil fédéral a fixé les priorités d'investissements que la Confédération est d'accord de consentir en matière de transports publics, privés, ferroviaires et routiers, pour les décennies à venir.

  Ce plan propose en particulier une nouvelle définition des réseaux routiers d'importance nationale. Selon ce plan, la route principale H20 Le Col-des-Roches – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel deviendrait une route du réseau de base (route nationale selon les critères actuels). Ce plan sera présenté aux Chambres fédérales à fin 2008. **Un vote du Parlement devrait avoir lieu début 2009 pour avaliser la redéfinition hiérarchique du réseau routier national**. L'OFROU devra ensuite définir un nouveau programme de construction à long terme puis en planifier le financement. La Confédération pourra alors entreprendre la réalisation des éléments composant l'extension du réseau de base, en fonction de priorités qui resteront encore à fixer.

En vue du possible reclassement de la H20 en route nationale, le canton doit aujourd'hui s'atteler sans attendre à reprendre les études générales de quatre tronçons. Ils sont cités ci-dessous par ordre de priorité décroissant:

1. H20, évitement du Locle

2. Liaison H18 - H20, contournement est de La Chaux-de-Fonds

3. H20, évitement de La Chaux-de-Fonds, 2e étape (Bas-du-Reymond – giratoire sur les Sentiers)

4. H20/RC169, aménagement du Col-des-Roches.

Bien que l'investissement pour mener ces études soit entièrement à la charge du canton, l'OFROU a clairement laissé entendre que plus les projets seront mûris et prêts à être exécutés, plus les chances seront grandes qu'ils soient inscrits en priorité dans la planification de l'extension du réseau. Dans cette optique et pour assurer la reprise par l'OFROU des études réalisées sous l'égide du canton, celles-ci seront réalisées en étroite collaboration avec ledit Office, de manière à ce qu'il soit convaincu du bien-fondé et de la cohérence des solutions proposées.

2. PROGRAMME DES ETUDES

2.1. H20, Evitement du Locle

La ville du Locle est traversée par un axe d'importance suprarégionale, qui assure la liaison entre la France (Besançon et Pontarlier) et le plateau suisse.

Les contraintes topographiques, la structure de la ville, l'importance des flux frontaliers, internes et d'échanges entre cette localité et La Chaux-de-Fonds, engendrent des volumes de trafic ne pouvant plus être absorbés par le réseau existant.

Les problèmes récurrents dans le centre ville se résument par:

– des phénomènes de saturation du réseau routier aux heures de pointe, avec d'importantes files d'attentes et des difficultés d'insertion des flux de trafic secondaires (problème de maintien des horaires des transports publics, cisaillement non sécurisé du flux par les piétons, etc.);

– des trafics internes à la ville du Locle et d'échange entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds qui chargent le centre ville de manière soutenue aux heures de pointe;
– une qualité de vie dégradée par les nuisances environnementales (bruit, vibrations, pollution de l'air);

– des conditions de sécurité pénalisantes pour les piétons et les deux roues;

– l'apparition d'itinéraires alternatifs sur des axes secondaires, non dimensionnés et non adaptés au trafic de transit.

Il est urgent et prioritaire d'investir dans des études de solutions qui permettent de résoudre durablement la problématique de la traversée du Locle.

Bien que l'évitement par un tunnel routier se profile à priori comme étant une solution nécessaire, elle n'est, seule, assurément pas suffisante.

Les études devront porter sur les moyens à mettre en œuvre afin de diminuer drastiquement le trafic interne et une partie du trafic d'échange entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds.

Il faudra amener des solutions pour encourager l'utilisation des transports publics et la mobilité douce au centre ville.

2.2. Liaison H18 – H20, contournement est de La Chaux-de-Fonds

Depuis la construction du Boulevard de la Liberté (1963-1964), tronçon de la H20, la route principale H18 (La Chaux-de-Fonds – La Cibourg – Bâle) traverse la ville depuis l'extrémité nord du Grand-Pont par l'avenue Léopold-Robert puis par la rue Fritz-Courvoisier.

Cette situation n'est, à terme, plus acceptable avec un trafic journalier (TJM) de plus de 22.000 véhicules par jour, traversant le centre commercial et social.

Le trafic venant de la H20 au Bas-du-Reymond et se rendant soit à La Cibourg, soit en France par Biaufond, emprunte la route de l'Hôtel-de-Ville, la place de l'Hôtel-de-Ville, la rue de la Balance, puis celle du Versoix. Ces rues du centre historique de la ville ne sont plus adaptées à ce trafic de transit.

La liaison de Saint-Imier vers Neuchâtel ne sera pas réalisée par le Vallon des Convers. En effet, le canton de Berne a décidé de ne pas cantonaliser la route communale traversant Renan mais de privilégier la liaison vers La Chaux-de-Fonds par La Cibourg.

Afin d'éviter que les trafics en provenance du Jura et du Jura bernois, du bas du canton et du Locle continuent de transiter par le centre ville, une nouvelle liaison à l'est de La Chaux-de-Fonds doit être trouvée entre le Bas-du-Reymond et la sortie nord-est de la ville.

Elle permettra de décharger substantiellement l'est du centre ville et de redonner à l'avenue Léopold-Robert une attractivité plus intense pour les piétons et les cyclistes.

Une étude préliminaire existante de tracé en tunnel sous la colline des Arêtes doit être développée.

Elle fait l'objet du deuxième tronçon prioritaire à étudier.

2.3. H20, évitement de La Chaux-de-Fonds, 2e étape

Le projet d'évitement de La Chaux-de-Fonds par la H20 a été étudié dès 1996.

Un premier crédit de réalisation a été obtenu dans le cadre de la 10e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales.

Une 1e étape de cette route vient d'être inaugurée en septembre 2007 pour le tronçon reliant le Haut-du-Crêt au giratoire sur les Sentiers, situé au nord de l'entreprise Neode.

En 2002, afin de libérer les subventions fédérales pour cette première étape, l'OFROU a demandé au canton d'établir un concept d'un évitement complet de La Chaux-de-Fonds.

Des études préliminaires de tracés pour la 2e étape, allant du giratoire sur les Sentiers au Bas-du-Reymond, ont été menées et une demande de crédit pour sa réalisation est inscrite dans la 11e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales.

Cependant, suite aux mesures d'assainissement des finances fédérales par la RPT, l'OFROU n'a plus été en mesure de subventionner cette 2e étape de l'évitement.

Les contributions attribuées précédemment par projets sous l'ancien régime, le seront de manière forfaitaire et non affectées à un projet spécifique, dès l'entrée en vigueur de la RPT, le 1er janvier 2008. Ce mode de subventionnement n'attribue au canton plus que des moyens nettement diminués, à l'inverse de ce qui se pratiquait auparavant.

Dans l'expectative du classement de la H20 en route nationale début 2009 et, partant, de son transfert de propriété à la Confédération, il faut d'ores et déjà avancer les études dans l'élaboration d'un projet.

Ce projet devra tenir compte des standards autoroutiers exigés par l'OFROU. Le canton devra travailler étroitement avec cet office pour en faire valider le concept, de manière à ce que ces études soient reconnues et servent de manière certaine à la réalisation de cette 2e étape.

Les travaux eux-mêmes seront initiés et entrepris par la Confédération qui aura défini le programme d'extension du réseau. Les priorités de réalisation seront fixées en fonction des degrés de maturité des projets déposés par les cantons à l'OFROU.

L'urgence de mener ces études est incontestable, si l'on ne veut pas voir reporter cette réalisation des années encore.

2.4. H20 / RC 169, aménagement du Col-des-Roches

La H20, à la frontière française, franchit la barrière rocheuse du Col-des-Roches par un tunnel creusé en 1854. Ce tunnel est très étroit et ne permet pas le croisement de véhicules lourds, en particulier les autocars modernes qui souhaitent se rendre sur les rives du Doubs, zone touristique d'importance cantonale. Par ailleurs, les piétons y trouvent un passage très étroit et les cyclistes n'ont aucun espace réservé. Côté ouest, le carrefour avec le tunnel de La Rançonnière, pour l'accès aux Brenets, est dangereux.

Un avant-projet d'amélioration de tout le secteur a été établi en 1986. Ses principes techniques avaient été acceptés par l'OFROU, mais sans octroi de financement, car les efforts financiers étaient concentrés sur le tunnel de La Vue-des-Alpes. Le principe choisi consiste à creuser un deuxième tunnel pour la circulation vers Les Brenets et la France. Ainsi, chaque tunnel peut accueillir un sens de circulation et un espace pour les cyclistes et piétons. Un nouveau tunnel de "La Rançonnière" est prévu pour accueillir la circulation Le Locle – Les Brenets, en y intégrant un espace pour les piétons et cyclistes. Le tunnel existant reste ouvert au seul trafic venant des Brenets.

Ce réaménagement doit s'inscrire dans la réflexion globale menée dans le cadre de la résolution du problème de l'évitement du Locle.

Il faut à tout prix éviter que la route cantonale RC169 traversant Les Brenets soit utilisée comme parcours alternatif par les pendulaires frontaliers se rendant au Crêt-du-Locle ou à La Chaux-de-Fonds. Aujourd'hui, c'est un état de fait.

Cette étude doit donc amener une solution durable pour améliorer l'accès touristique aux Brenets, sans en rendre le parcours attractif pour le trafic de transit transfrontalier.

3. MESURES D'AMELIORATION DES CONDITIONS DE TRAFIC AU LOCLE

En juin 2005, le service des ponts et chaussées a mandaté le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA à Lausanne, pour procéder à une étude des mesures temporaires qui devraient être prises pour améliorer les conditions de trafic au Locle.

Le trafic journalier moyen (TJM) recensé est un des plus élevés sur le réseau des routes cantonales avec près de 21.000 véhicules par jour. En considérant l'ensemble de la partie urbanisée du centre ville, environ 57.000 trajets de véhicules motorisés sont recensés.

Les buts principaux de cette étude devaient:

- analyser le fonctionnement actuel des déplacements "tous modes" au Locle et mettre en évidence les dysfonctionnements rencontrés;

- élaborer un diagnostic multimodal sur les conditions actuelles de circulation;

- décliner, en collaboration avec les autorités cantonales et communales, les objectifs visés et les contraintes rencontrées;

- définir un concept multimodal de déplacements pour l'état "sans tunnel d'évitement" qui soit évolutif vers une situation "avec tunnel d'évitement";

- proposer les mesures techniques à mettre en œuvre;

- évaluer les effets de ces mesures;

- mettre en évidence les degrés de priorité des différentes mesures préconisées et leurs interdépendances.

Le rapport final de novembre 2006 inventorie une palette de 35 mesures d'amélioration qu'il s'agira de mettre en œuvre progressivement.

Une partie de ces mesures sont pleinement à charge de la commune (stationnement, modération du trafic, modes doux). L'aménagement et l'exploitation de carrefours et de voiries tiennent de la responsabilité du canton pour une part et de la commune pour l'autre.

D'autres mesures pour l'amélioration des transports publics concernent soit l'entreprise des TRN, soit la commune.

Il s'agit d'engager en 2008 la mise en place d'un premier train de mesures prioritaires et structurantes. Pour le canton, cela concerne principalement la mise en place d'un contrôle d'accès par une signalisation lumineuse à l'entrée est de la ville, en face de la Pyramide. Un giratoire doit être réalisé au carrefour Klaus comme élément de modération et de régulation à l'entrée ouest de la localité.

En parallèle, des mesures d'accompagnement doivent être mises en œuvre par la commune du Locle, en raison des interdépendances existantes (modération prioritaire sur les itinéraires alternatifs, régulation des carrefours du centre, voies de bus, régulation et sécurisation de traversées piétonnes, création d'une zone piétonne au droit de l'Hôtel de Ville).

L'ensemble de ce premier paquet de mesures a été estimé à 2,3 millions de francs (TTC), dont 1,1 million à charge du canton.

4. ASPECTS FINANCIERS

Le coût cumulé des quatre tronçons routiers à aménager selon des devis non actualisés est estimé à plus de 430 millions de francs.

Il faudrait engager un peu plus de 21 millions de frais d'études pour conduire ces projets au stade de projets définitifs nécessaires à leur mise à l'enquête publique.

Ils seraient ainsi prêts à être mis en soumission et à une phase suffisamment avancée pour passer à leur exécution.

Le crédit-cadre sollicité de quatre millions de francs s'inscrit dans une planification pluriannuelle 2008-2009.

Une première tranche de 2,5 millions est inscrite au budget 2008, le solde de 1,5 million étant réservé pour l'exercice 2009.

Cette première tranche est partagée entre les études à mener pour un montant de 1,4 million et pour les premières mesures cantonales à mettre en œuvre au Locle (contrôle d'accès) pour 1,1 million de francs (TTC).

En fonction de la volonté concertée des autorités fédérales et cantonales d'accélérer l'avancement des études, un crédit complémentaire devra être sollicité.

B. TUNNEL DE SERRIERES

5. SITUATION ACTUELLE

La route nationale (RN5) en terres neuchâteloises fait partie de la "route collectrice et distributrice" du pied du Jura, depuis qu'elle est inscrite au réseau des routes nationales. Entre le Grand-Ruau (limite communale Auvernier-Neuchâtel) et les anciens abattoirs de Neuchâtel, elle est confondue avec la route cantonale (RC5). En effet, dans cette zone, il n'y a pas deux routes parallèles, l'une nationale, l'autre cantonale, comme partout ailleurs le long du Littoral et dans l'Entre-deux-Lacs.

La N5/RC5 à Serrières supporte un trafic journalier moyen des jours ouvrables (TJOM) 2006 de 44.300 véhicules par jour. Le gabarit routier n'y est pas homogène par rapport au standard autoroutier des autres tronçons N5.

Sur ce tronçon à trafic mixte, les normes de sécurité du trafic ne sont pas respectées (accès directs sans voie d'accélération ou de décélération de longueur suffisantes, présence de deux-roues, véhicules lents, etc.). Les normes environnementales ne sont pas respectées non plus, en particulier en ce qui concerne la protection contre le bruit.

5.1. Historique du projet

En **1973**, une variante de "tunnel long" entre Champ-Coco et le Grand-Ruau a été étudiée. Elle combinait le tunnel de Neuchâtel ouest avec le tunnel de Serrières, en passant sous La Serrière. Les constructeurs et le géologue cantonal actif à cette époque n'ont pas voulu prendre le risque de traverser un accident géologique majeur (vallon de La Serrière – Gorges-du-Seyon) et de drainer l'eau de La Serrière dans le tunnel en construction ou en service. Cette solution a donc été abandonnée.

En **1988-1989**, a eu lieu une étude comparative de trois variantes de réaménagement du tronçon Grand Ruau – anciens abattoirs:

– N5 et RC5 parallèles, à niveau et à ciel ouvert;

– idem, mais en tranchée couverte;

– tunnel entre la tranchée d'Auvernier et les anciens abattoirs.

En **1990**, l'OFROU approuve la variante en tunnel et invite le canton à élaborer le projet définitif correspondant.

En **1991**, une étude complémentaire d'un tunnel prolongé en ouest jusqu'à la tranchée d'Auvernier n'est pas agréée par l'OFROU.

En **1993**, l'étude d'une variante de tracé passant en tranchée couverte sous La Serrière avec une plus-value de 80 millions de francs est rejetée par l'OFROU.

En **avril 1994**, le Conseil d'Etat abandonne l'idée d'une couverture du tracé entre la tranchée d'Auvernier et le Grand Ruau, de même que l'abaissement de la N5 sous La Serrière.

En **1996**, le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, nouvellement entré en fonction comme chef du DETEC, demande un réexamen technique et financier des projets en cours. 8 variantes sont passées en revue. La variante en tunnel est retenue, mais son coût (193 millions de francs) doit être réduit.

En **avril 1997**, l'OFROU accepte un projet "redimensionné" à 140 millions de francs (réduction des couvertures aux portails, RC5 réaménagée succinctement) et autorise sa mise à l'enquête publique, qui a lieu en octobre 1997 et ne fait l'objet d'aucune opposition.

En **juin 1999**, la décision finale d'approbation du projet définitif et de l'étude d'impact sur l'environnement est prise par le Conseil d'Etat.

En **janvier 2001**, le projet définitif est à son tour approuvé par le DETEC, mais est soumis à un moratoire de 2 ans.

En **mai 2003**, les projets de détail des ouvrages, autorisant la mise en soumission des travaux, sont approuvés par l'OFROU.

En **2004**, le projet subit avec succès un test mis au point par l'OFROU, instrument d'évaluation de projets d'infrastructure routière tenant compte des objectifs du développement durable (NISTRA).

Le 7e programme de construction à long terme des routes nationales prévoyait le démarrage des travaux en 2007. Actuellement le programme de réalisation et les soumissions des premiers lots sont prêts, ce qui permet de faire démarrer les travaux préalables en avril 2008 et les travaux principaux (percement du tunnel) en novembre de la même année pour une mise en service à fin 2012.

5.2. Recherche d'alternatives transports publics

Lors de sa séance du 8 mars 2006, le Conseil d'Etat a décidé d'étudier une alternative possible au percement du tunnel par le biais d'une incitation des usagers à envisager un transfert modal passant des déplacements avec leur véhicule privé aux transports publics. Cette étude alternative n'a donc pas consisté à trouver des projets alternatifs au tunnel de Serrières. Le transfert modal envisagé devait permettre de décharger le tronçon routier considéré d'une part suffisante du trafic individuel pour ramener la sécurité des usagers et les immissions sonores à un niveau acceptable. Le bureau d'ingénieurs Ribi & Associés, basé à Genève, qui a réalisé le récent plan directeur des transports du canton de Neuchâtel, a été mandaté pour cette étude.

Les **solutions explorées** ont concerné l'amélioration:

- de l'offre ferroviaire, par le renforcement du Littorail (extension de la ligne vers l'est en direction de la Maladière et cadence des convois passant de 20' à 15' et/ou 10'), de même que le renforcement de la ligne CFF Neuchâtel – Gorgier-Saint-Aubin, la création d'une nouvelle gare "Vieille Ville" à Neuchâtel, la remise en service de la halte de Perreux, la construction de plusieurs secteurs à 3 voies donnant la possibilité

d’augmenter la cadence à 15’ aux heures de pointe et 30’ aux heures creuses;

- des points d'échange du réseau (P + R);
- des correspondances en gare de Neuchâtel. Ce point a une grande influence sur l'attractivité de l'offre des transports publics.

Les bases de calcul d’une nouvelle offre des transports publics (extension du Littorail à l'est de Neuchâtel et amélioration de l'offre CFF à l’ouest de Neuchâtel) ont été puisées dans les études préalables y relatives du projet d'agglomération RUN.

Malgré les mesures imaginées et analysées, le rapport conclut : "On constate que même la réduction du trafic qui résulterait d’un transfert de tous les déplacements pendulaires sur des modes de déplacements alternatifs ne permettrait en aucun cas, et de loin, d’obtenir un délestage suffisant pour atteindre les objectifs de l’assainissement à réaliser selon l’ordonnance sur la protection contre le bruit". Cette **réduction de trafic** serait de l’ordre de **20%.**

Le potentiel de report modal de la route au rail est insuffisant pour amener une diminution sensible du bruit, augmenter notablement le niveau de sécurité et justifier l’abandon du tunnel. De plus, les **coûts d’investissement estimés à 278 millions de francs au minimum** (192 millions de francs sur la ligne CFF et 86 millions de francs pour le Littorail, non compris les coûts d'exploitation en général, ni le matériel roulant CFF), sont disproportionnés par rapport à la baisse de trafic attendue sur la route.

Dans ce contexte, établir des liens directs entre le report modal, la diminution de trafic à Serrières et le coût des mesures envisagées s'avère être un exercice périlleux!

Les sources de financement, quant à elles, ne peuvent pas provenir directement des fonds fédéraux destinés à la construction des routes nationales, puisque ceux-ci ne peuvent être détournés de leur affectation. Dans le meilleur des cas, s'il fallait attendre un financement fédéral, il faudrait solliciter auprès de la Confédération un subventionnement par le biais du volet relatif au trafic d'agglomération dans le fonds d'infrastructures. Toutefois, il faut savoir que, dans ce cas, la part fédérale maximale qui pourrait être attribuée s'élèverait à 50%.

Au final, la comparaison des coûts consiste donc à mettre en regard les 155 millions de francs du tunnel de Serrières, dont 18,6 millions à charge du canton, avec les 278 millions de francs des solutions alternatives (non compris les frais d'exploitation), à prendre en charge pour moitié (139 millions) par le canton!

La dernière conclusion du rapport Ribi se présente de la façon synthétique suivante : " En l’état actuel, le tronçon routier de Serrières (A5/RC5) pose de sérieux problèmes de sécurité, de circulation, de nuisances sonores. La résolution de ces difficultés par le biais du report modal est une idée extrêmement attrayante mais hélas sans effet significatif malgré des investissements importants."….. "Une telle conclusion ne signifie évidemment pas qu’il faut investir dans la route au détriment des transports publics! On doit au contraire considérer les mesures d’amélioration du réseau de transports en commun neuchâtelois comme un élément indispensable à la diminution mais surtout la prévention des problèmes créés par la circulation automobile" en général.

Formulée d'une autre manière, la conclusion du rapport Ribi établit que la construction du tunnel de Serrières est nécessaire, pas tellement en tant que "solution finale" aux problèmes de circulation et de protection de l'environnement, en particulier du côté du bas de Serrières, mais surtout parce qu'elle permet d'anticiper des problèmes futurs en rendant possible l'aménagement de nouvelles infrastructures favorisant le report modal et

la mobilité douce, ainsi qu'en restituant au bas de Serrières un environnement supportable et un accès aisé aux rives du lac.

6. CONCLUSIONS

La H20 entrera dans le réseau de base des routes nationales si les Chambres fédérales en décident ainsi en votation début 2009.

Le canton doit entreprendre sans tarder les études des tronçons H20 non réalisés au Locle et à La Chaux-de-Fonds, en collaboration avec l'OFROU.

Ne pas mener ces études compromettrait vraisemblablement fortement la réalisation de ces aménagements les vingt prochaines années, car la priorité serait donnée aux autres cantons dont les projets sont assez avancés pour être exécutés.

La Confédération reprenant la propriété des routes nationales dès le 1er janvier 2008, la planification de l'extension du réseau lui incombera pleinement.

En parallèle, des mesures d'amélioration des conditions de trafic au Locle doivent être entreprises déjà en 2008, afin de soulager le centre ville aux heures de pointe. Elles devront se faire de concert avec celles qui incombent aux autorités de la ville du Locle car elles sont interdépendantes.

Pour ces raisons, nous sollicitons le Grand Conseil d'accepter cette demande de crédit en adoptant le projet de décret qui lui est soumis.

Quant au tunnel de Serrières, sa réalisation présente les avantages suivants:

– séparation des trafics N5 et RC5, puisque dans ce secteur, ces deux types de trafic sont confondus et incluent notamment des accès directs à des parcs privés et publics, rendant les questions de sécurité routière particulièrement aiguës. Cette séparation permet aussi la création, par la nouvelle RC5, d'un itinéraire de délestage en cas d'accident ou de travaux sur la N5, chose impossible aujourd'hui, à moins d'emprunter des routes cantonales et/ou communales au gabarit inadapté à ce genre d'exercice;

– protection contre le bruit, en faisant passer le trafic en souterrain et en prenant des mesures de protection phonique efficaces dans les zones où le trafic est à ciel ouvert;

– rétablissement de l’accès au lac pour le bas de Serrières, par la couverture de l'autoroute et de la voie du Littorail au portail est du tunnel. La restitution de l'accès n'est pas seul concerné: la coupure visuelle du bas de Serrières par rapport aux rives du lac est aussi largement atténuée;

– augmentation du potentiel de développement des transports publics et d'autres mesures favorisant le report modal et la mobilité douce, par la possibilité de créer de nouvelles infrastructures (dont une deuxième voie pour le Littorail) sur la plate-forme des voies sud de la route actuelle à 4 voies;

– réalisation d'une meilleure desserte des zones industrielles nord et sud de Serrières, par la suppression des accès directs sur une route à grand trafic. Au niveau de l'accès Philip Morris côté sud, la suppression du passage à niveau TN sera non seulement une amélioration non négligeable de l'accès en tant que tel, mais aussi de la sécurité, tant pour l'exploitation du Littorail que pour les usagers de l'accès routier;

– taux de subventionnement de 88% garanti, dans la mesure où le projet du tunnel de Serrières appartient au réseau de base des routes nationales et continuera donc d'être géré par le canton, au même titre que tous les projets passés de construction de la route nationale 5;

– crédits fédéraux disponibles dans la mesure où la réalisation du tunnel de Serrières est inscrite dans la planification financière fédérale pour un début des travaux au printemps 2008.

En étudiant et analysant en parallèle les deux projets décrits ci-avant (valorisation des transports publics et tunnel de Serrières), on peut conclure qu'il ne s'agit pas de solutions alternatives qui s'excluent, mais de deux projets complémentaires. En effet, en comptant ou non sur la réalisation du tunnel, les mesures d'amélioration à entreprendre sur la voie CFF et du Littorail ont été proposées dans le cadre du RUN. Quant au tunnel de Serrières, il fait partie intégrante du réseau autoroutier suisse, même s'il a été laissé en retrait jusqu'à ce jour.

La construction du tunnel de Serrières, faisant partie de l'achèvement du réseau des routes nationales approuvé, implique la participation financière du canton, malgré l'entrée en vigueur de la réforme de la RPT au 1er janvier 2008.

L'OFROU a rendu le canton attentif au fait que, dans le fonds d'infrastructures routières, 8,5 milliards de francs ont été introduits pour la terminaison du réseau des routes nationales. A raison de 1,2 milliard de francs de dépenses par an, ce fonds sera épuisé en 7 ans (2014 environ). Au-delà, un nouveau crédit devrait être sollicité par le Conseil fédéral. Les 155 millions, dont 18,6 millions de part cantonale, nécessaires à la réalisation du tunnel de Serrières et aux réaménagements des zones laissées libres suite à la modification du tracé de la route à grand débit, sont disponibles aujourd'hui et jusqu'en 2014, mais ne seront plus garantis ultérieurement.

Une réalisation du tunnel de Serrières entre 2008 et 2013, avec une mise en service en 2012, permet de respecter les échéances du fonds à disposition pour l'achèvement du réseau des routes nationales, ainsi que celles relatives à l'assainissement phonique des infrastructures routières imposées par l'Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit (OPB), qui fixe un délai d'assainissement en 2015 pour les routes nationales et en 2018 pour les autres routes.

Dans ce contexte, si le tunnel ne se faisait pas, le canton et la Confédération n'échapperaient de toute manière pas à l'obligation de réaliser des mesures d'assainissement du bruit routier. Ces mesures seraient financièrement lourdes (plusieurs millions de francs), tant pour celles relatives à la route nationale que leurs pendantes au niveau des routes cantonales, et nécessiteraient des études complexes, ainsi qu'une mise à l'enquête du projet d'assainissement.

Le Conseil d'Etat a donc décidé de donner le feu vert formel que demande l'OFROU pour la réalisation des travaux du tunnel de Serrières.

7. VOTE DU GRAND-CONSEIL

Le crédit sollicité, portant sur une dépense unique inférieure à 5 millions, un vote à la majorité qualifiée des 3/5 n'est pas requis.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons d'accepter le décret ci-après d'un montant de quatre millions de francs.

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

Neuchâtel, le 24 octobre 2007

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,	*Le chancelier,*
F. CUCHE	J.-M. REBER

Décret
portant octroi d'un crédit de 4 millions de francs pour des études d'aménagement des routes principales suisses H18 et H20 au Locle et à La Chaux-de-Fonds et pour la mise en place de mesures d'amélioration des conditions de trafic au Locle

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 24 octobre 2007,

décrète:

Article premier Un crédit de 4 millions de francs est accordé au Conseil d'Etat pour des études d'aménagement des routes principales suisses H18 et H20 au Locle et à La Chaux-de-Fonds et pour la mise en place de mesures d'amélioration des conditions de trafic au Locle.

Art. 2 Les travaux d'aménagement, découlant des mesures d'amélioration à mettre en œuvre, sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'Etat reçoit tous les pouvoirs pour acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Art. 3 En cas d'expropriation, il sera fait application de la loi cantonale sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 26 janvier 1987.

Art. 4 Le détail d'exécution de ces études et travaux est confié au soin du Conseil d'Etat. Il sera référé annuellement, dans le rapport de gestion du Département de la gestion du territoire, sur l'avancement des études et des travaux, ainsi que sur les dépenses engagées qui en découlent.

Art. 5 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. 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,*