



**Rapport intermédiaire de la commission "Routes"
au Grand Conseil
concernant
l'étude du projet H20**

(Du 3 juin 2009)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

Sur mandat du Grand Conseil, suite à un amendement du député Alain Bringolf présenté durant la discussion en second débat du rapport 07.057 du Conseil d'Etat "Evitement du Locle et tunnel de Serrières" en date du 04 décembre 2007, une commission a été constituée en vue de procéder au "*suivi du décret*" octroyant 4 millions de francs pour le dossier H20 afin que ce dernier soit prêt à la construction dès son classement dans le réseau des routes nationales, et d'examiner "*la nécessité éventuelle de compléter le crédit initial*".

Après des débuts difficiles, où durant près de six mois, la commission n'a pas obtenu du chef de Département toute la diligence qu'elle était en droit d'attendre, un chef de projet a été nommé, en la personne de M. Jean Brocard, et les travaux ont pu enfin commencer dans le respect du mandat que lui avait confié le Grand Conseil, à savoir: assurer le suivi du dossier H20 pour qu'il soit prêt à la construction dès le classement de cette route dans le réseau national, avec la charge concomitante d'évaluer l'éventuelle nécessité de compléter le crédit initial de 4 millions par 3 autres millions "à disposition". La commission avait également la charge d'étudier l'opportunité de la H18 ainsi que des mesures transitoires pour limiter l'engorgement dans les deux villes du haut du canton, au Locle particulièrement.

Dès l'arrivée du chef de projet, des contacts fructueux ont été établis, notamment avec M. Jean-Luc Poffet, responsable pour la Suisse romande à la direction de l'Office fédéral des routes. Il s'en est suivi, de la part de l'OFROU, que des conseils "à distance" seraient dispensés pour guider le projet neuchâtelois dans les choix délicats et les options stratégiques qui pourraient se présenter.

Aujourd'hui, concernant le projet H20, les choses se mettent en place, les comptages ont été effectués en ville du Locle et une étude de trafic a abouti, et il est actuellement procédé à une série de sondages géologiques. Une étude d'impact sur l'environnement est engagée sur toute la longueur du tracé, les résultats de l'enquête préliminaire sont disponibles, et ont été distribués aux commissaires. L'étude d'opportunité est également en cours, elle donnera des résultats dès cet été.

Pour les mesures d'amélioration des conditions de trafic au Locle, une première série de mesures a été intégrée in extremis au budget 2009 de l'Etat au travers d'un amendement de la commission "Routes". Ce dernier a été adopté par le Grand Conseil et ces mesures initiales ont immédiatement été mises en œuvre. A ce jour, les soumissions ont été envoyées et les adjudications ont été prononcées. Des travaux seront engagés jusqu'à mi-août 2009.

Quant au projet H18, une étude à hauteur de 200.000 francs cofinancée par les trois cantons concernés par cette route (à raison d'une clef de répartition de 50 % pour Neuchâtel, 25 % pour Berne et 25 % pour le Jura) a été lancée. Dans le détail, au niveau de La Chaux de Fonds, l'étude d'opportunité est en cours, le tracé est presque entièrement défini, il tient compte de la H20, du

TransRUN et des mesures d'accompagnement au centre ville de La Chaux de Fonds. Des études de trafic sont menées, elles donneront des résultats pour la fin de l'année.

Lors de sa dernière séance de la législature 2005-2009, la commission a pris la décision de soumettre au Grand Conseil, un rapport intermédiaire d'information.

Composition de la commission

Président: M. Gilbert Hirschy, Verts
Vice-président: M. Théo Huguenin-Elie, Socialiste
Rapporteur: M. Hughes B. Chantraine, UDC
Membres: M. Denis de la Reussille
M. David Taillard
M. Giovanni Spoletini
M. Bertrand Nussbaumer
M. Jean-Charles Legrix
M. Charles Häsler
M. Christian Hostettler
M. Jean-Bernard Wälti

M. Giovanni Spoletini a été remplacé par M. Serge Vuilleumier dès le 3 juin 2008,

M. Christian Hostettler a été remplacé par M. Jacques Besancet dès le 10 décembre 2008.

2. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission s'est réunie à quatorze reprises, les 15 janvier, 6 et 12 février, 19 mars, 21 avril, 3 et 23 juin, 19 août, 03 et 09 septembre, 27 octobre, 10 décembre 2008, les 23 mars et 12 mai 2009.

Le bureau de la commission s'est, en outre, réuni le 23 janvier 2008.

Le conseiller d'Etat Fernand Cuche, chef du Département de la gestion du territoire, l'ingénieur cantonal, le chef de l'office des transports et l'ingénieur en chef ORCA ont participé aux séances. Dès le 3 juin, M. Jean Brocard, chef de l'Office N5, devenu entre temps chef du projet H20, a participé aux séances de la commission.

En outre, M. François Steinmann, membre de la direction Opan Concept SA, a participé à la séance du 19 mars 2008 et du 21 avril, M. Stefano Cremona, membre de la direction Opan Concept SA, a participé à la séance du 19 mars, du 27 octobre 2008 et du 23 mars 2009, et M. Laurent Kurth, conseiller communal de la ville de La Chaux-de-Fonds a participé aux séances du 6 février et du 10 décembre 2008. Monsieur Bertrand de Montmollin de Biol Conseils Sa, Monsieur Michel Tripet de SD Ingénierie Neuchâtel SA ont participé à la séance du 27 octobre 2008 et du 23 mars 2009. M. Pascal Hirt, Ingénieur en chef "Grands Projets" a rejoint la commission lors de sa séance du 23 mars 2009.

La séance du 3 septembre 2008 s'est déroulée en présence d'une délégation des parlementaires neuchâtelois aux Chambres fédérales, comprenant M^{me} Sylvie Perrinjaquet et MM. Didier Burkhalter, Didier Berberat, Yvan Perrin et Laurent Favre.

2.1. Documents reçus par la commission

La commission a reçu les documents suivants pour ses travaux:

- rapport de synthèse Transitec de septembre 2007;
- rapport technique Transitec de novembre 2006;
- projet d'agglomération RUN, volet "transports et urbanisation", du 13 décembre 2007;
- lettre adressée à l'OFROU du 5 mars 2008;
- plan de situation du tracé avec dénomination des tronçons à aménager et caractéristiques principales, du 24 avril 2007;

- système de transport sur l'agglomération transfrontalière Morteau – St-Imier, de l'Agglomération urbaine du Doubs (AUD), du 9 avril 2008;
- glossaire et programmes prévisionnels du service des ponts et chaussées, du 18 avril 2008;
- procès-verbal court de la séance de MM. Brocard et Meister avec M. J.-L. Poffet (OFROU), du 20 juin 2008;
- extraits du plan sectoriel des transports, partie programme, du 26 avril 2006;
- enquête de circulation et étude de trafic relatives aux projets de contournement des villes de La Chaux de Fonds du Locle, de novembre 2008;
- plan de situation du tracé avec dénomination des tronçons à aménager et caractéristiques principales Le Col des Roches – Le Locle – La Chaux de Fonds du 24 janvier 2008;
- dossier du projet préalable Le Col des Roches – Bas du Reymond du 02 mars 2009 (dossier réduit);
- étude d'impact sur l'environnement – Enquête préliminaire (texte et annexes), du 10 mars 2009.

2.1. Auditions

La commission a rencontré les personnes suivantes:

- M. Pascal Vuilleumier, chef de l'office des transports, le 15 janvier 2008;
- M. Rudolf Dieterle, directeur de l'OFROU et M. Erwin Wieland, vice-directeur et chef de la division réseaux routiers de l'OFROU, le 6 février 2008;
- M. Nicolas Grandjean, responsable de la coordination des études de transports pour le projet d'agglomération, le 12 février 2008;
- M. Jean-Marc Dupasquier, directeur du bureau Transitec, le 21 avril 2008, le 19 août en compagnie de son ingénieur Monsieur Julian Fleury ainsi que le 09 septembre 2008.

3. RAPPORT

3.1. Rappel, historique

Depuis mars 2000, M. Didier Berberat, conseiller national, s'est battu pour que la route principale H20 soit intégrée au réseau des routes nationales. A cette époque, il avait déposé une première motion aux Chambres fédérales, qui fut classée sans suite. Une deuxième motion a subi le même sort. Finalement la troisième a obtenu une réponse du Conseil Fédéral: la question serait traitée dans le cadre du plan sectoriel fédéral des transports, ce qui fut le cas. Le Conseil Fédéral a finalement entériné l'intégration de la H20 dans l'extension du réseau des routes nationales en approuvant le rapport du plan sectoriel des transports en mai 2006.

Le 24 octobre 2007, le Conseil d'Etat validait le rapport au Grand Conseil 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".

La session du Grand Conseil du 4 décembre 2007 donna lieu à l'approbation du décret avec un libellé un peu différent, portant octroi d'un crédit de 4 millions de francs pour l'élaboration du dossier de la route principale H20, afin qu'il soit prêt à la construction au moment du classement de cette route dans le réseau national.

Selon l'article 1, alinéa 2, du décret accepté le 4 décembre, une commission devait être créée dans le but suivant:

Une commission est chargée d'examiner le suivi de ce décret et la nécessité éventuelle de compléter le crédit initial.

Ladite commission a siégé à 14 reprises, la première séance ayant eu lieu le 15 janvier 2008. Le 6 février 2008, elle a rencontré le directeur de l'OFROU M. Rudolf Dieterle, ainsi que M. Erwin

Wieland, chef de la division réseau. Cette séance a fait apparaître une grave contradiction entre les contenus du projet d'agglomération et du projet H20. C'est pourquoi, le 5 mars 2008, une lettre signée par MM. Gilbert Hirschy, président de la commission et Fernand Cuche, conseiller d'Etat, était envoyée à l'OFROU, dont voici quelques extraits:

Émettant quelques doutes quant à la cohérence de la planification neuchâteloise en matière de projets routiers et de constitution d'agglomérations, vous (réd.: M. Dieterle) avez mentionné le début du pt. 6.4 en page 127 dudit projet d'agglomération, qui, parlant notamment de la H20, dit: "Soit ces projets ne participent pas à l'atteinte des objectifs du projet d'agglomération et affaibliraient son efficacité; soit ils présentent de manière évidente un rapport utilité/coût défavorable ou encore trop vague."

Dans cette phrase, quand il est parlé d'affaiblissement de l'efficacité ou de rapport utilité/coût défavorable, il ne s'agit en aucun cas d'une appréciation intrinsèque des projets non-retenus, mais bien de leur évaluation en regard des exigences liées au projet d'agglomération lui-même !

En effet, vous savez certainement que le critère principal de l'évaluation des projets d'agglomération cantonaux à laquelle l'ARE [Office fédéral du développement territorial] procédera en cette année 2008 est une corrélation entre les aspects d'efficacité en matière de gestion de la mobilité dans les agglomérations et le coût de mise en œuvre de la mesure considérée.

Or, à l'évidence, un projet tel que celui de la H20 entre la frontière française et l'entrée est de La Chaux-de-Fonds, dont le coût est important en regard de l'amélioration des circulations urbaines qu'on peut en attendre, ne serait pas évalué positivement dans l'analyse de l'ARE.

Par conséquent, et même si personne ne met en doute la nécessité de construire les évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds (voir projet d'agglomération, p. 86, en bas, et p. 117, 1er chapitre), ces projets ont dû être retirés du projet d'agglomération pour que ce dernier ait une chance d'être retenu par l'ARE.

Il ne s'agit aucunement de contradictions dans la politique cantonale de mobilité, mais bien de répondre aux exigences de la création d'une agglomération des Montagnes neuchâteloise qui soit viable, d'une part, et de la gestion du trafic de transit à travers cette agglomération qui réponde aux besoins de la population d'autre part. Ces deux axes d'étude sont aussi nécessaires que complémentaires.

Il est apparu qu'au niveau cantonal, on pouvait ressentir une concurrence du projet H20 par rapport au projet TransRUN. Mais la commission a clairement rappelé son objectif, à savoir développer un projet H20 cohérent, en complément de celui du TransRUN.

Néanmoins, confronté à une carence de personnel pouvant s'investir pleinement, le projet n'a pas pu réellement avancer dans les premiers mois de l'année 2008. Ainsi, en séance du 19 mars, la commission a dû suggérer au chef du département d'engager un ingénieur en tant que chef de projet H20. Devant la sécheresse du marché quant à la disponibilité d'ingénieurs expérimentés et suite à la reprise de la route nationale par la Confédération, M. Jean Brocard, ingénieur en chef de l'office de construction de la N5, riche d'une expérience de plus de 30 ans dans les projets et les travaux de la route nationale 5 a accepté de prendre en charge le pilotage de ce dossier, ce qu'il fit dès le début du mois de juin 2008. Dès lors, les études prirent enfin un rythme soutenu avec des propositions et des résultats concrets.

3.2. Démarches entreprises

Il fut tout d'abord constitué un groupe de travail technique avec un organigramme (voir brochure séparée) situant les différents intervenants, y compris des bureaux mandataires pour les tracés, l'environnement, le trafic, la recherche de documents, puis ultérieurement pour la géologie, la ventilation des tunnels.

Très rapidement, un concept de tracé fut développé selon les principes directeurs suivants:

- sortir des standards de routes principales;
- adopter les standards d'une route nationale de deuxième et troisième classe (comme pour la N5);
- adopter un tracé avec des ouvrages simples, touchant le moins possible les constructions existantes;

- rechercher un optimum global en intégrant les paramètres financiers, environnementaux et sociaux;
- favoriser l'implantation des pôles de développement des deux villes;
- se raccorder au premier tronçon récemment mis en service;
- séparer les problèmes de circulation urbaine et ceux du transit;
- créer des conditions favorables à l'instauration d'une mobilité plus douce au centre des villes;
- **créer des synergies entre les intérêts de la Confédération, du canton et des villes, en laissant le maximum d'autonomie de décision à chaque entité.**

Ce qui aboutit à:

- un raccordement à deux voies sur la France;
- un évitement du Locle par un tunnel bidirectionnel avec galerie de sécurité;
- l'intégration du tronçon à deux fois deux voies au Crêt-du-Locele;
- un évitement de La Chaux-de-Fonds par un tunnel monodirectionnel à deux tubes de deux voies chacun.

La commission adopta ce concept ayant le mérite de la simplicité et de la cohérence:

- standards d'une véritable future route nationale, dont la vocation consiste en premier lieu à écouler le trafic de transit;
- intégration de l'évitement de La Chaux-de-Fonds, première étape, mis en service en 2007;
- quatre points de jonction principaux (deux par ville) dont trois existent déjà (voir brochure séparée).

Une enquête de circulation fut lancée au Locle et à La Chaux-de-Fonds dès avril 2008 afin de déterminer les flux de trafic actuels et d'en tirer des prévisions des flux de trafic futurs (trafic 2030). Sur cette base, le projet put être adapté quant au dessin des jonctions avec la vérification de la géométrie et de la capacité au niveau des trafics sur les bretelles.

Par ailleurs, l'étude géologique réalisée permit l'affinement du tracé des tunnels en fonction de la géologie et des nappes souterraines;

Afin de valider le projet à mesure de son avancement, le groupe de travail technique engagea et développa de multiples contacts avec:

- les autorités des deux villes;
- les entreprises de transports publics;
- différents services publics;
- les services techniques du Conseil général du Doubs;
- les associations de protection de l'environnement;
- le bureau des agglomérations et des régions (BAR);
- l'association Arcjurassien.ch;
- l'Office fédéral des routes (OFROU);
- l'administration des douanes, armatisse, les CFF.

En avril 2009, le groupe de travail présenta un dossier préalable correspondant à un projet général autoroutier, y compris l'enquête préliminaire de l'étude d'impact sur l'environnement.

Ce dossier insiste sur les points suivants:

- nécessité de prendre en compte le TransRUN, en particulier la branche Morteau – La Chaux-de-Fonds;
- nécessité de développer conjointement des mesures d'accompagnement (restrictions de circulation, développement de voies pour les transports publics, promotion de la mobilité douce) au sein des deux villes;
- développement du projet H20 jusqu'à la nouvelle douane de Col France;
- intégration dans les réflexions du tracé de l'évitement Est de La Chaux-de-Fonds (liaison H18-H20).

Il répond aussi aux attentes:

- de la Confédération dans le cadre de la révision de l'arrêté sur le réseau des routes nationales: relier la Suisse (grandes agglomérations) à l'étranger;
- du canton: contribuer à désengorger les villes (résoudre une partie du trafic d'agglomération) et desservir les pôles économiques du Crêt-du-Loclc et du Col-des-Roches;
- des villes: disposer de deux orientations pour mettre en place des mesures restrictives de la circulation automobile excessive, c'est-à-dire une autoroute de contournement et une meilleure offre de transports publics, afin d'augmenter globalement la qualité de vie des habitants.

Pour les pôles de développement du Crêt-du-Loclc et du Col-des-Roches, qui constitueront les futurs principaux nouveaux générateurs de trafic, la H20 et le TransRUN agiront parallèlement et permettront une meilleure répartition modale du trafic voyageurs.

3.3. H20 – TransRUN, deux projets concurrents ou complémentaires ?

Cette question a été débattue à plusieurs reprises. Notre commission est convaincue que les deux projets sont complémentaires et ne doivent pas être défendus autrement que simultanément.

En effet:

- Le projet H20 ne concerne pas le tronçon La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, pour lequel le "métro" doit être réalisé en priorité, évitant ainsi la construction d'un deuxième tube au tunnel de la Vue-des-Alpes.
- Le tunnel d'évitement du Locle n'est prévu qu'à deux voies malgré les premières estimations de trafic 2030 qui inciteraient à prévoir quatre voies. C'est un choix délibéré que la commission soutient, comme un signe pour limiter le trafic des frontaliers en transports individuels et les inciter à utiliser les transports en commun ferroviaires et routiers, accroissant ainsi une répartition modale en faveur des transports publics, un nœud d'échange pouvant se situer avantagusement à la gare du Col-des-Roches.
- Quant aux quatre voies pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds, elles se justifient en fonction de la taille de la Ville dont le trafic est équivalent à celui de Neuchâtel, de même que pour faire fonctionner les deux jonctions Sud et Ouest (additions de voies en tunnel) en raison de l'exiguïté des lieux pour leur implantation.

Le 3 septembre 2008 eut lieu un entretien de la commission "Routes" avec une délégation des parlementaires aux Chambres fédérales: M^{me} Sylvie Perrinjaquet, MM. Didier Berberat, Didier Burkhalter, Laurent Favre et Yvan Perrin. Ceux-ci ont relevé l'importance du projet H20 mais aussi la nécessité de le coordonner avec le projet d'agglomération, la question financière étant encore en discussion au niveau de la Confédération.

Le 23 avril 2009, le groupe de travail technique rencontra des représentants de l'OFROU et de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). Il nous a été rapporté les points importants suivants:

- le projet du dossier préalable est jugé séduisant et cohérent;
- toutefois, pour pouvoir l'apprécier correctement, il est nécessaire de faire une consolidation des variantes étudiées au travers d'une étude d'opportunité;
- le projet d'agglomération a été examiné conjointement par l'ARE, l'OFROU et l'OFEV. Il en sera de même pour celui de la H20. Une phrase-clé a été prononcée: **plusieurs projets, un seul territoire**. En clair, il est nécessaire de démontrer la complémentarité des différents projets en présence:
 - TransRUN;
 - mesures d'accompagnement ou complémentaires dans les villes (intéressant les deux projets principaux);
 - H20.

En d'autres termes, une collaboration est indispensable entre le BAR, l'office cantonal des transports et le groupe de travail des ponts et chaussées, afin de coordonner leurs actions réciproques et que chacun démontre, dans les documents qu'il établit, qu'il a tenu compte de l'ensemble des projets en présence d'une part, et de façon identique avec des bases objectives et cohérentes d'autre part.

- le projet H20 est modulable (réalisation par étapes), ce qui est un avantage;
- sans en altérer le concept général, il est possible d'en faire varier certains standards afin d'en abaisser le coût si nécessaire;
- un échange de vue a eu lieu concernant la procédure à adopter (voir brochure séparée). L'OFROU et l'OFEV ont suggéré de rendre le projet H20 exécutoire, c'est-à-dire livré à l'OFROU avec l'enquête publique passée, les oppositions réglées et la décision finale d'approbation y compris le rapport d'impact sur l'environnement, signée par le Conseil d'Etat.

Cette situation permettra d'éviter de devoir demander l'approbation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et donnera davantage de chances à une exécution rapide par l'OFROU.

3.4. Etudes en cours

Plusieurs volets sont actuellement à l'étude:

- étude d'opportunité;
- affectations de trafic pour différentes variantes de tracé possibles;
- sondages géologiques pour définir l'ampleur des ouvrages aux portails des tunnels et vérifier l'absence d'anomalies importantes le long du tracé des tunnels;
- dessin détaillé des jonctions avec les talus et la définition du genre d'ouvrages nécessaires (viaducs), ce qui débouchera sur la définition des emprises;
- constitution de maquettes au 1:500 des zones des jonctions et des parties à ciel ouvert du projet, permettant de vérifier leur intégration dans le paysage ou l'environnement construit;
- constitution progressive du rapport d'impact par l'évaluation systématique des différents domaines concernés;
- élaboration, avec la collaboration des deux villes, des mesures d'accompagnement et de modération du trafic;
- évaluation du projet avec un modèle OFROU (démarche NISTRA), afin de vérifier qu'il répond aux critères du développement durable et que son rapport coût – avantage est satisfaisant;
- constitution progressive du dossier du projet d'enquête (un par commune concernée).

3.5. Planification prévue

Les préavis des villes, des services cantonaux et fédéraux cités permettront de finaliser le projet d'enquête qui sera publié à fin 2009.

Cette mise à l'enquête concerne essentiellement:

- la description du projet;
- les emprises définitives et provisoires nécessaires, de même que les plans d'alignements correspondants;
- l'étude d'impact sur l'environnement.

L'année 2010 sera consacrée au règlement des oppositions et réserves de droit, qui pourront donner lieu à des ajustements du projet et de ses emprises. Ce projet ajusté constituera le projet définitif, et sera envoyé à l'OFROU fin 2010, nous l'espérons.

C'est à cette époque que, selon les dernières évaluations, l'arrêté sur l'extension du réseau des routes nationales sera approuvé par les Chambres fédérales.

L'OFROU ayant repris le projet à son compte, en deviendra le maître d'ouvrage et:

- fera établir les projets de détail des ouvrages principaux;
- décidera de la priorité des travaux;
- mettra ceux-ci en soumission et en suivra l'exécution.

On peut s'attendre que ceux-ci puissent démarrer en 2013 environs et durer 10 ans au minimum (voir brochure séparée)

3.6. Suivi financier

La commission a pu suivre l'évolution des dépenses et entendre les évaluations pour la suite de la démarche. Les valeurs se présentent globalement de la manière suivante:

– dépenses à ce jour:	1.100.000.–
– sondages géologiques (mai à juillet 2009):	500.000.–
– préparation du projet d'enquête (2 ^{ème} semestre 2009):	500.000.–
– règlement des oppositions et préparation du projet définitif (2010):	900.000.–
– total prévisible:	3.000.000.–

Bien en dessous des 4 millions de francs alloués.

4. Conclusions et recommandations de la commission

La commission apprécie la vision globale des projeteurs et les félicite pour leur diligence et la clarté de leurs explications. Elle approuve l'approche multimodale du projet H20 avec l'intégration du TransRUN et des mesures d'accompagnement dans les deux villes.

Elle estime le projet visionnaire et adéquat, au même titre que celui du TransRUN.

Elle apprécie la possibilité de le réaliser par étapes (modularité).

Elle maintient son objectif de le voir mis à l'enquête publique au plus vite (à fin 2009) afin de pouvoir le livrer à l'OFROU approuvé et signé par le Conseil d'Etat (à fin 2010).

La commission insiste pour que le BAR collabore avec le groupe technique des ponts et chaussées, afin de coordonner les mesures conjointes dans les villes et que les deux groupes de travail considèrent, par exemple, les mêmes valeurs de pronostics de trafic routier et ferroviaire. Le BAR doit prendre en compte l'existence du projet H20 (qui devrait, par ailleurs, être parfaitement intégré dans le projet d'agglomération), de la même façon que le projet H20 prend en compte le projet TransRUN et les mesures d'accompagnement dans les villes, dans ses réflexions et ses plans.

Il semble que la situation va s'éclaircir avec la demande de crédit de 6,6 millions de francs demandés au Grand Conseil pour la réalisation des études d'avant-projet du TransRUN proposée par le Conseil d'Etat dans sa séance du 13 mai dernier.

La commission donne mandat au groupe de travail technique de poursuivre les études selon les bases décrites ci-dessus (études d'opportunité, préparation du projet d'enquête, mise à l'enquête publique du projet, collaboration avec les services et organismes concernés par le TransRUN et le volet "transport" du projet d'agglomération, en relation avec le projet H20).

Elle demande au Conseil d'Etat de donner un signe tangible de son soutien à la démarche entreprise.

En outre, ses remerciements vont aux chefs de services et à tous leurs collaborateurs pour leurs compétences, ainsi qu'à sa secrétaire pour sa disponibilité, la haute qualité de son travail et son rassurant sourire omniprésent.

Le présent rapport a été adopté par la commission "Routes", à l'unanimité, le 3 juin 2009.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 3 juin 2009

Au nom de la commission Routes:

Le président,
G. HIRSCHY

Le rapporteur,
H. B. CHANTRAINE

Documents envoyés dans une brochure séparée:

- Itinéraire Routes des Microtechniques
- Schéma partiel de l'extension du réseau des routes nationales
- Organisation projet H20
- Concept tracé H20 et TransRUN
- Situation générale évitement de La Chaux-de-Fonds
- Situation générale évitement du Locle
- Situation générale au Col-des-Roches
- Programme prévisionnel des travaux
- Intervenants dans la procédure d'approbation
- Procédure pour le projet H20 par rapport à une procédure cantonale ou fédérale
- Correspondance étapes de projet H20 – RUN
- Procédure OFROU pour le projet H20

Glossaire:

ARE: Office fédéral du développement territorial

BAR: Bureau des agglomérations et des régions

DETEC: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications

OFEV: Office fédéral de l'environnement

OFROU: Office fédéral des routes

ORCA: Office des routes cantonales