

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
a) pour information concernant la planification de
l'évitement du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la route
principale H20
b)proposant le classement de la motion populaire 02.136 "A
quand le bout du tunnel?"**

(Du 25 août 2010)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Le Canton de Neuchâtel planifie un projet de réaménagement de la H20 entre la frontière française et les tunnels sous la Vue-des-Alpes, dans le cadre de l'extension du réseau des routes nationales qui verra le reclassement de cette route principale en route nationale N20. Cette adaptation s'intègre dans le Plan fédéral sectoriel des transports qui considère ce tronçon comme un élément du réseau de base des routes nationales ayant la fonction de relier la Suisse à l'étranger.

Actuellement, ce tronçon a un caractère autoroutier hors des localités mais traverse les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, sur des axes sous-dimensionnés, entraînant une congestion du trafic ainsi que des nuisances dépassant les valeurs prescrites par la législation environnementale.

Il est donc indispensable de réaliser des évitements pour ces deux villes, ce qui permettra de mettre en œuvre des mesures visant à développer les transports collectifs, encourager la mobilité douce, sécuriser les piétons et assainir ces axes du point de vue de la protection contre le bruit. La situation actuelle rend impossible la réalisation de telles mesures, réclamées par les autorités et la population.

Une étude d'opportunité et un projet préalable ont été établis et mis en consultation auprès des services fédéraux, cantonaux et communaux concernés. L'étude d'opportunité a permis d'évaluer 14 variantes et 3 sous-variantes pour l'évitement des deux villes, en prenant en considération des critères relatifs aux objectifs fédéraux de transport durable, au trafic, à la faisabilité technique, à la protection de l'environnement ainsi qu'au rapport avantages/coût.

Il a clairement pu être mis en évidence que, même en tenant compte de la réalisation du TransRUN, il n'était pas possible à l'horizon 2030 de réaménager l'ensemble des axes actuels de la H20 traversant les localités et qu'il fallait donc réaliser deux évitements, en site propre, reliés chacun par deux jonctions au réseau existant. Les variantes finalement retenues (une pour chaque évitement) sont celles qui drainent un maximum de trafic – ce

qui permet de décharger les centres-villes – tout en ayant des impacts sur l'environnement compatibles avec la réglementation.

1. INTRODUCTION

Le Grand Conseil neuchâtelois a voté en 2007 un crédit de 4 millions de francs proposé par le Conseil d'Etat pour préparer un projet de réaménagement de l'actuelle H20 en vue de son reclassement en route nationale N20 dans le cadre de l'extension du réseau national.

Dans ce but, le service cantonal des ponts et chaussées (SPCH) a été chargé d'élaborer un projet d'enquête, selon la loi cantonale sur les routes et voies publiques, pour le tronçon situé entre le Col des Roches et le Bas-du-Reymond. Les travaux du SPCH et de ses mandataires ont été suivis par la commission "Routes" du Grand Conseil qui s'est réunie à 19 reprises entre le 15 janvier 2008 et le 18 août 2010 et qui a établi un rapport intermédiaire le 3 juin 2009.

Le SPCH a établi le dossier du projet préalable en mars 2009. Ce dossier a été soumis à l'évaluation des services cantonaux et fédéraux concernés. Il a été complété en octobre 2009 par une étude d'opportunité permettant de documenter les variantes qui ont été étudiées pour aboutir au tracé retenu. Les préavis des services cantonaux et fédéraux sont parvenus au SPCH dans le courant du premier semestre 2010.

Dans l'intervalle, la planification technique du tracé s'est poursuivie. Elle devrait permettre la mise à l'enquête publique du projet, accompagné du rapport d'impact sur l'environnement, à l'automne 2010. Une fois les oppositions levées, le projet approuvé par le Département de la gestion du territoire (DGT) sera transmis au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) qui en deviendra le maître de l'ouvrage et pourra entreprendre sa réalisation, pour autant que le parlement fédéral approuve en 2011 ou 2012 l'Arrêté fédéral sur l'extension du réseau des routes nationales, lequel inclut la H20 dans le réseau autoroutier national. Cet arrêté pourrait entrer en vigueur début 2013.

La planification de ce projet a été effectuée en étroite collaboration avec les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds. De nombreux partenaires publics et privés ont également été consultés, en particulier les Offices Fédéraux de l'Environnement (OFEV) et des Routes (OFROU)

Le présent rapport a pour objet d'informer le Grand Conseil de l'état actuel de la planification du projet.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

Depuis plusieurs années, les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds se trouvent confrontées à des problèmes de circulation routière. Les routes cantonales n'ont que peu évolué en termes de gabarits, alors que le trafic a considérablement augmenté. Cette situation entraîne de nombreux problèmes:

- Dans les centres-villes, des rues étroites et de nombreux sens uniques rendent la circulation laborieuse, induisant des ralentissements et des embouteillages. Le réseau

routier est saturé aux heures de pointe, entraînant le débordement du trafic de transit sur les axes collecteurs et de desserte.

- Les chutes de neige, fréquentes à cette altitude, en hivers, génèrent des contraintes spécifiques. La neige, évacuée sur les bas-côtés et les trottoirs, restreint le gabarit routier utilisable et donc la fluidité du trafic.
- L'importance du trafic sur ces axes de transit rend dangereuse la mobilité douce (piétons et cyclistes) et empêche son développement ainsi que la requalification urbanistique des centres-villes. La proximité de plusieurs collèges entraîne des risques importants pour les écoliers.
- Les transports publics des villes se retrouvent bloqués dans les embouteillages aux heures de pointe.
- Le trafic intense dans les zones habitées entraîne des dépassements des valeurs d'exposition dans les domaines du bruit et de l'air et augmente le risque d'occurrence et les conséquences d'accidents majeurs.
- Les mesures d'entretien nécessaires à la réfection de la superstructure routière après la période hivernale ainsi que le maintien et l'amélioration du cadastre souterrain impliquent de fréquents travaux sur les axes de transit, contribuant à congestionner encore plus le trafic.

Au vu de cette situation, et avec comme pronostic une augmentation régulière du trafic (> 30% pour la ville du Locle, et de 20 à 40% pour la ville de la Chaux-de-Fonds d'ici à 2030 si rien n'est fait sur l'axe H20 actuel), le Canton de Neuchâtel a décidé de développer un projet d'aménagement de la H20 entre la frontière française au Col des Roches et le portail Nord du tunnel sous la Vue-des-Alpes (Bas-du-Reymond), afin d'améliorer la circulation, et de prendre en compte les besoins futurs. Cette réalisation est nécessaire, non seulement pour améliorer la situation dans les villes, mais aussi pour permettre de desservir les pôles de développement industriels d'importance cantonale des Montagnes neuchâteloises.

L'évitement de ces deux villes fait suite à une première étape d'aménagement consistant en la construction d'une autoroute qui relie La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel (mise en service entre 1975 et 2000), ainsi que la réalisation d'un tronçon autoroutier reliant le Crêt-du-Locle à La Chaux-de-Fonds ouest (giratoire des Alisiers) mis en service en 2007.

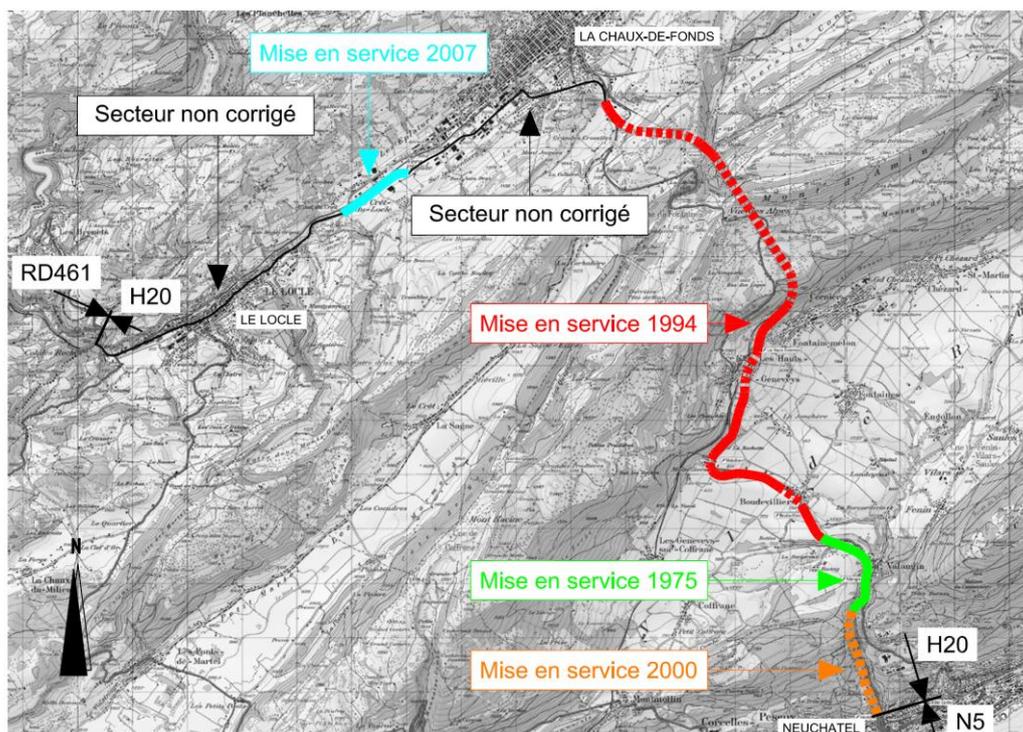


Figure 1 : Tronçons de la H20 déjà corrigés

Ce projet est intégré dans le Plan directeur cantonal et dans le Plan directeur des transports de la République et Canton de Neuchâtel.

Par ailleurs, le Plan fédéral sectoriel des transports, partie programme (DETEC - avril 2006), mentionne la volonté du Conseil fédéral de développer le réseau des villes suisses ainsi que sa position au sein du réseau européen: *"Afin de renforcer les atouts économiques de la Suisse et sa compétitivité au niveau international, la Confédération doit promouvoir le réseau des villes suisses et favoriser son intégration dans le système des villes européennes. La collaboration avec les pays voisins doit s'intensifier"*.

Dans ce même rapport, l'Office fédéral du développement territorial a considéré la H20 Col des Roches – Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel comme un élément du réseau de base des routes nationales ayant la fonction de *"relier la Suisse à l'étranger (grandes agglomérations urbaines)"*.

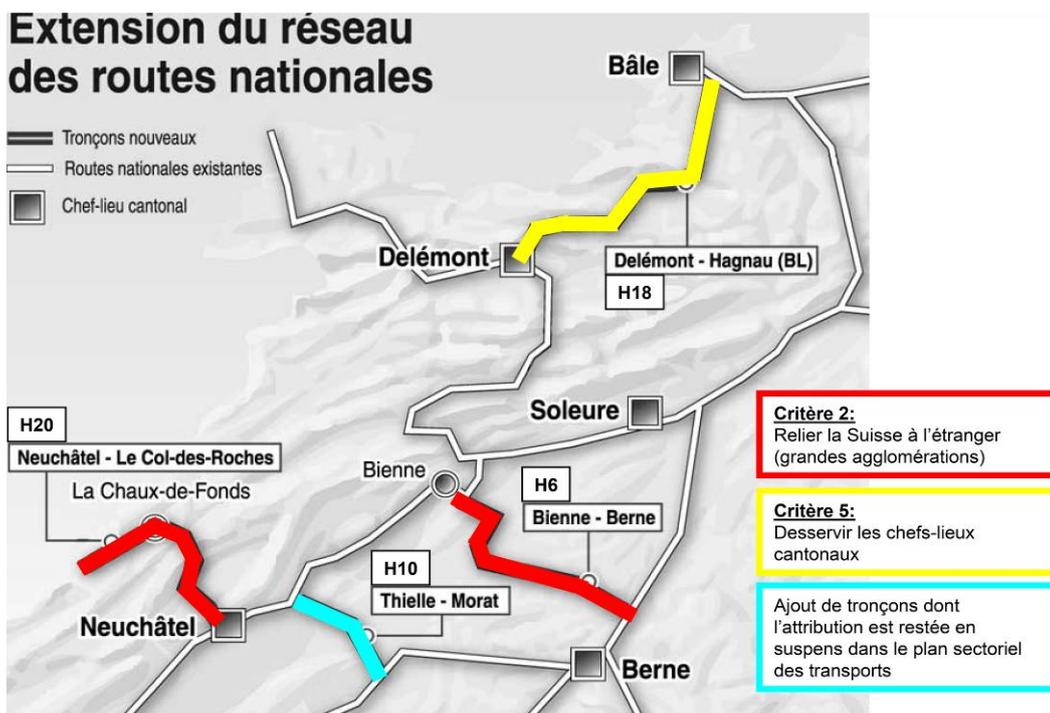


Figure 2 : Extension du réseau des routes nationales (extrait)

3. ETUDE DE VARIANTES

Au cours du processus de planification, 14 variantes d'évitement des deux villes ont été testées par rapport aux critères énumérés ci-dessous, permettant ainsi de sélectionner le tracé qui présente le rapport avantages/coût le plus favorable. Cette démarche est documentée dans une étude d'opportunité (étude de variantes). A la demande de l'Office fédéral des routes, des sous-variantes à la variante retenue pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds ont encore été évaluées.

3.1 Critères retenus pour la planification du tracé

Le projet d'évitement de la H20 doit répondre à un certain nombre d'objectifs qui justifient sa planification ainsi qu'à des contraintes spécifiques au contexte dans lequel il s'insère. Il doit également correspondre aux critères généraux du développement durable. Les objectifs et contraintes suivants ont été retenus pour planifier le tracé des deux évitements:

- Adopter les standards d'une route nationale de 2^e classe, sur le même principe que la N5 en territoire neuchâtelois ou de l'A16 dans les cantons du Jura et de Berne;
- Laisser la possibilité de réaliser l'évitement est de La Chaux-de-Fonds (H18) en direction du Jura, ce qui permettra de libérer le Centre-est de la ville et de disposer à terme d'une liaison complète "Morteau - Saint-Imier/Delémont";
- 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 et du Canton et ceux des Villes, en laissant le maximum d'autonomie de décision à chaque entité;

- Rechercher un optimum global en intégrant les paramètres économiques, environnementaux et sociaux, selon les principes du développement durable;
- Planifier un tracé facile à construire, avec des ouvrages simples, touchant le moins possible les constructions existantes;
- Favoriser le trafic de transit, tout en accueillant une bonne partie du trafic origine - destination et du trafic local;
- Se raccorder au 1^{er} tronçon récemment mis en service ainsi qu'aux jonctions existantes : Col des Roches, Crêt-du-Loche, Les Alisiers, Bas-du-Reymond;
- Minimiser les perturbations pour les agglomérations lors des travaux de construction;
- Eviter autant que possible les démolitions d'immeubles, les défrichements et la création de voiries supplémentaires pendant les travaux;
- Créer de véritables évitements des villes, permettant à l'agglomération de se structurer et/ou de se développer sans trafic parasite;
- Favoriser l'implantation et l'extension des pôles de développement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds;
- Eviter les zones naturelles d'importance nationale, cantonale et communale;
- Préserver le paysage naturel et les terres agricoles;
- Tenir compte des contraintes induites par les lignes de chemins de fer, les eaux souterraines, les constructions existantes et le cadastre souterrain.

À ces principes directeurs s'ajoutent des critères techniques qui sont à prendre en compte afin de répondre aux exigences d'un projet d'aménagement de type autoroutier:

- Planifier un tracé facile à exploiter et à entretenir, notamment du point de vue du service hivernal, dans le but de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité;
- Privilégier des conditions géologiques et hydrogéologiques favorables, afin de réduire les coûts de construction et de réduire l'impact sur l'environnement;
- Délester le trafic dans les centres-villes d'au moins 10.000 véhicules par jour (vhc/j), pour diminuer les nuisances, améliorer la sécurité et favoriser la mobilité douce et les transports publics;
- Concevoir des jonctions dénivelées assurant la fluidité du trafic;
- Privilégier un tracé hors des zones d'habitation afin de réduire les nuisances (pollutions sonores et atmosphériques) pour la population;
- Réaliser un tracé réduisant les risques pour les eaux superficielles et souterraines;
- Limiter les emprises provisoires et définitives pour épargner les zones agricoles et forestières;
- Garantir l'acceptabilité du projet par les autorités communales, les associations de protection de la nature et la population.

3.2 Pronostics de trafic

Les études de trafic effectuées permettent de comparer les prévisions de trafic à l'horizon 2030 par rapport à la situation actuelle. Ces prévisions prennent en compte la réalisation des mesures du projet TransRUN, ainsi que la mise en service de la future liaison H20-H18 (contournement est de La Chaux-de-Fonds)

Les charges de trafic futures ont été établies en tenant compte des projets de développement industriels des deux villes, notamment de celui du Crêt-du-Loclc, ainsi que de l'augmentation générale du trafic.

Etat actuel (2008)

L'axe traversant Le Locle présente une charge de trafic croissante dans le sens ouest – est, passant de 7600 véhicules par jour (vhc/j) au Col des Roches à 21.000 vhc/j au Crêt-du-Loclc. Aucun itinéraire alternatif ne permet la traversée du Locle, si ce n'est des axes parallèles desservant des quartiers d'habitation et qui ne sont pas conçus pour écouler ce type de flux.

A La Chaux-de-Fonds, deux axes principaux permettent de traverser la ville : la RC 1320 (Avenue Léopold-Robert) avec un trafic de l'ordre de 7000 vhc/j (côté Ouest) et de 23.000 vhc/j (côté est) et la H20 (Boulevard de la Liberté) avec un trafic de l'ordre de 17.000 vhc/j (côté ouest) et de 20.000 vhc/j (côté est).

Etat futur (2030)

Sans évitements

Les charges de trafic futures à l'horizon 2030, et sans nouvelles infrastructures, seront très élevées. Au Locle, la charge de trafic sur l'axe principal sera comprise entre 15 et 28.000 vhc/j, ce qui correspond à une augmentation d'environ +35% par rapport à la situation actuelle. A La Chaux-de-Fonds, l'Avenue Léopold-Robert sera chargée par quelque 26.000 vhc/j et le Boulevard de la Liberté par 20.000 à 22.000 vhc/j, soit des augmentations de trafic de l'ordre de +20% à +40% par rapport à l'état 2008. Ces fortes augmentations de trafic conduiront à une saturation complète du réseau routier. La seule réalisation du TransRUN ne devrait pas permettre de délester de manière significative les axes existants de la H20.

Avec évitements

Le tunnel du Locle drainera environ 19.000 vhc/j, permettant ainsi une diminution de l'ordre de -8'000 à -16'000 vhc/j (-40% à -60%) sur l'axe principal par rapport à l'état 2030 sans tunnel.

Le tunnel de La Chaux-de-Fonds sera emprunté par environ 19.000 vhc/j. L'axe Chevrolet-Liberté sera ainsi délesté d'environ -3000 à -10.000 vhc/j (-20% à -70%) tandis que le trafic sur l'Avenue Léopold-Robert diminuera d'environ 5000 à 7000 vhc/j (-20% à -30%).

Un plan directeur partiel des mobilités (Pdpm) élaboré par les deux villes va lier le canton à celles-ci pour assurer la mise en place des mesures d'accompagnement (requalification

des voiries, création de pistes/bandes cyclables, voies bus, cheminements piétons, etc.), nécessaire au report de charge et au bon fonctionnement des évitements.

3.3 Résultat de l'analyse de variantes – variante retenue

Les 14 variantes et les sous-variantes ont été analysées par rapport aux critères ci-dessus. Le faisceau des variantes couvre de manière exhaustive les possibilités d'évitement des deux Villes. L'analyse comprend aussi l'évaluation du réseau actuel sans les évitements (variante statu quo avec ou sans le TransRun).

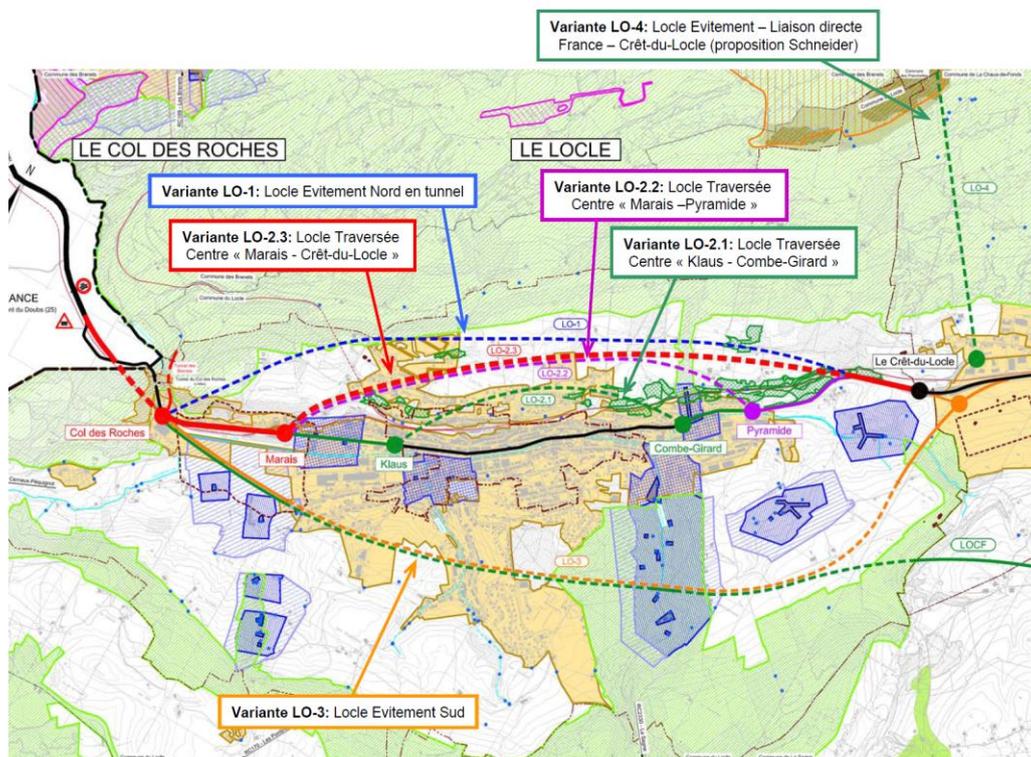


Figure 3 : Variantes envisagées pour l'évitement du Loche

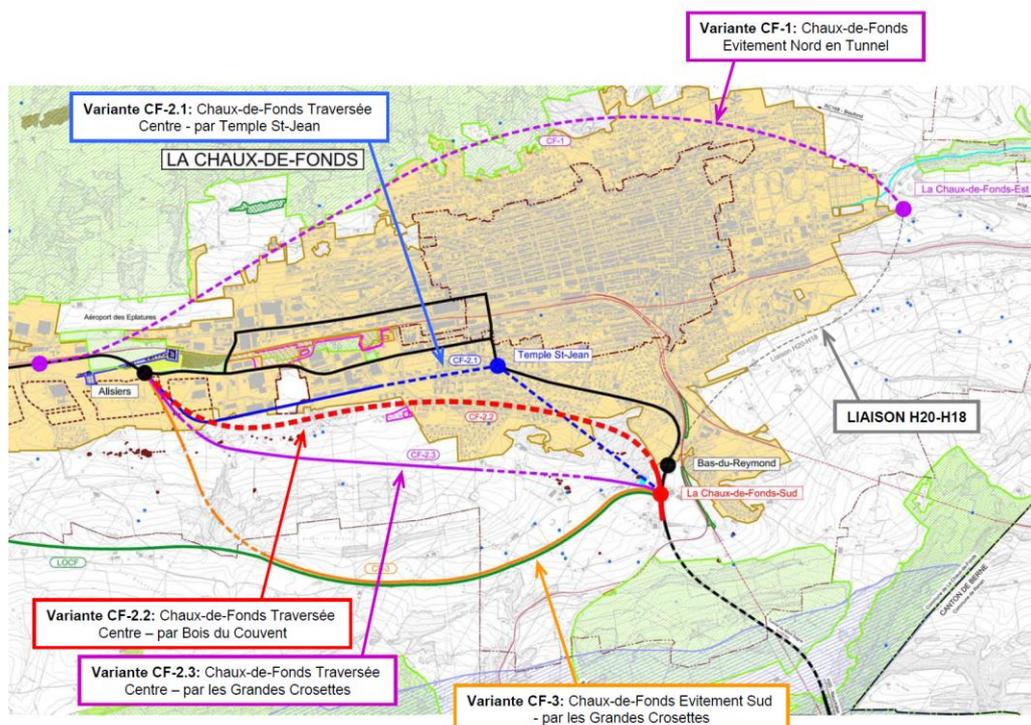


Figure 4 : Variantes envisagées pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds

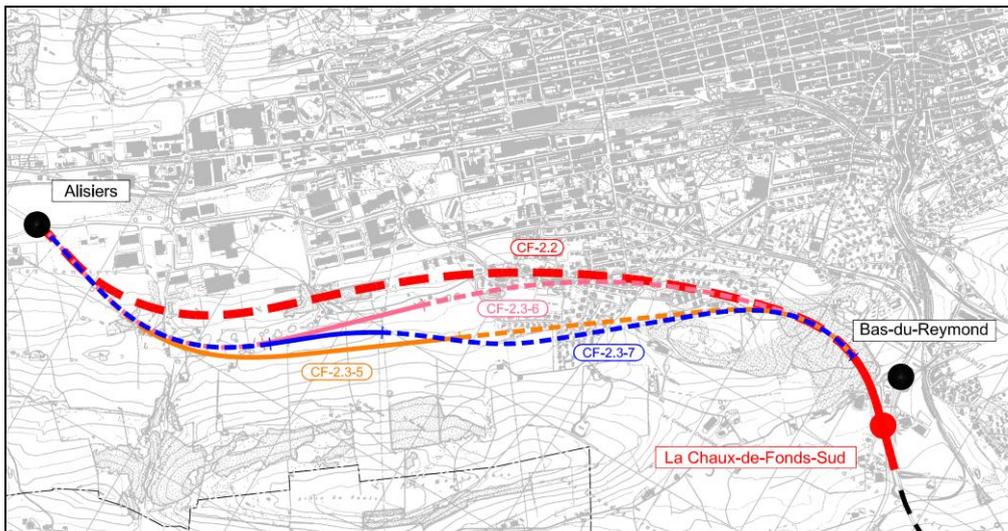


Figure 5 : Sous-variantes pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds

Les variantes ont été jugées principalement en fonction de leur efficacité à décharger les centres urbains du trafic, des possibilités techniques de réalisation (géologie, hydrologie) et de leurs impacts sur l'environnement.

L'analyse des variantes Statu quo, avec ou sans le TransRUN, a montré que l'augmentation du trafic à l'horizon 2030 rendra la situation encore plus problématique qu'actuellement, en asphyxiant les centres villes, sans laisser de solutions pour leur développement ou pour garantir le respect de la législation sur le bruit et sur l'air. Une variante d'évitement des deux villes sans jonctions intermédiaires au Crêt-du-Loche et à La Chaux-de-Fonds ouest démontre que le délestage des centres est insuffisant et qu'une grande partie du trafic origine-destination n'est pas captée. De même, la variante d'évitement du Loche par un axe nord-sud (entre le Barboux (F) et le Crêt-du-Loche – variante Schneider) ne capte qu'environ 10% du trafic par rapport aux variantes les plus efficaces.

Evitement du Loche

Les variantes d'évitement par le Sud sont très difficiles au niveau géologique et les variantes "courtes" d'évitement par le Nord avec des jonctions en Ville sont très délicates à réaliser (gestion du trafic en phase de chantier, nuisances). Avec ces variantes "courtes", les problèmes liés au bruit et à la pollution de l'air subsistent dans le périmètre urbain.

La variante retenue consiste en un évitement en tunnel par le Nord, débutant vers la gare du Col des Roches, pour aboutir au droit de la jonction existante du Crêt-du-Loche. Elle déleste le centre et peut être réalisée relativement facilement.

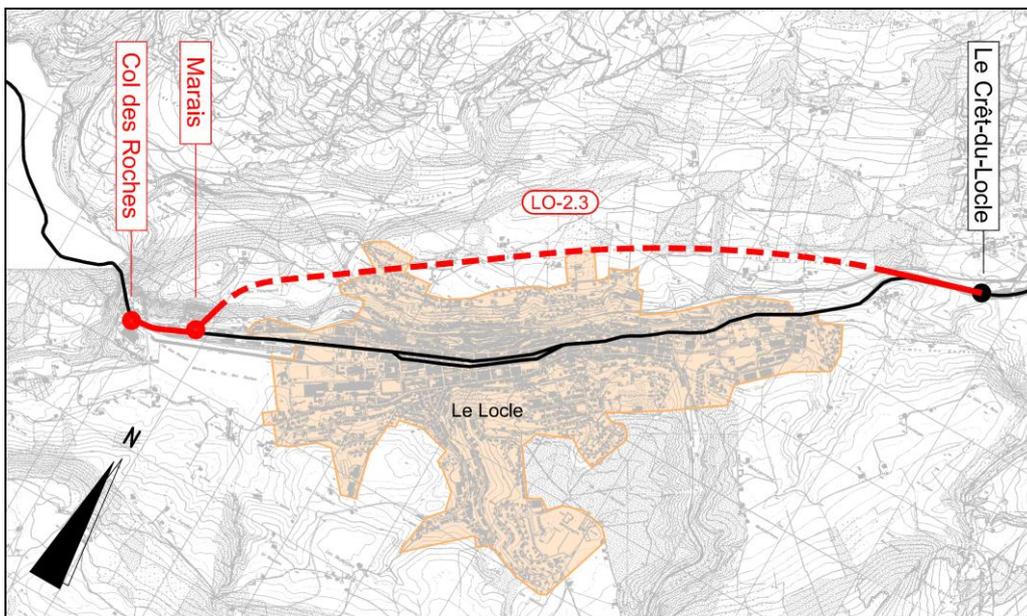


Figure 6 : Variante retenue pour l'évitement du Locle

Evitement de La Chaux-de-Fonds

Un évitement par le Nord de la ville ne présente que peu d'intérêt en raison de sa longueur et parce qu'il ne déleste pas suffisamment le centre ville du trafic.

Sur la base du même raisonnement que pour le Locle, la variante avec une jonction au centre ville (Temple St-Jean) n'a pas été retenue car elle accentuerait les problèmes de trafic au droit de cette jonction et se heurterait à des difficultés de réalisation.

Trois variantes d'évitement par le Sud ont été étudiées. Deux d'entre elles passent par les Grandes Crosettes, en grande partie à ciel ouvert. Leur intégration paysagère ainsi que leur acceptation par les autorités communales et la population sont problématiques.

La troisième variante sud (CF-2.2), qui est la variante retenue pour la mise à l'enquête publique [figure 7], consiste en un évitement en tunnel partant du giratoire des Alisiers pour aboutir au Bas-du-Reymond. Elle présente l'avantage d'être efficace au niveau du délestage du trafic au centre ville et de respecter les critères environnementaux.

En outre, 3 sous-variantes [figure 5] à la variante en tunnel retenue ont été évaluées à la demande de l'OFROU. L'objectif de ces sous-variantes est d'obtenir un tracé à ciel ouvert au droit des Foulets afin que la partie souterraine du projet soit constituée de deux tunnels plutôt que d'un seul pour des raisons d'exploitation de l'ouvrage (ventilation, coûts). Ces sous-variantes équivalentes à la variante de base au niveau du rapport avantages/coût n'obtiennent pas l'adhésion de la Ville de La Chaux-de-Fonds et du Canton et ne sont donc pas retenues.

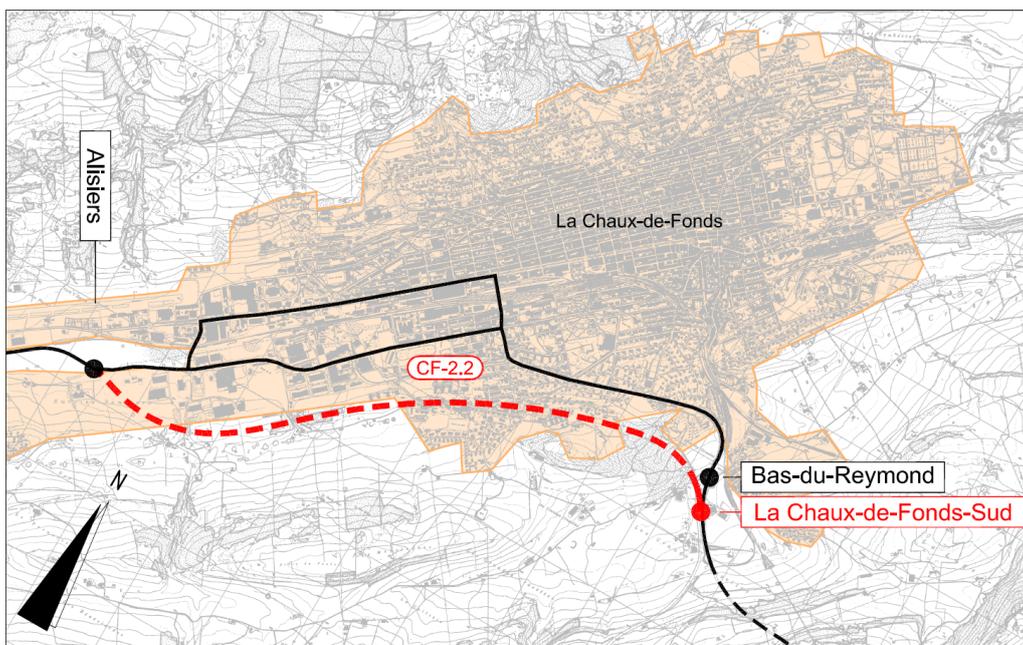


Figure 7 : Variante retenue pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds

4. PROJET

4.1 Description du projet

Standards

Les standards retenus sont les suivants :

Sur le tronçon **Frontière française – Col des Roches**, le standard est celui d'une route nationale de 3^e classe, c'est-à-dire que la route peut être empruntée par tous les types de véhicules, et les carrefours rester à niveau. Une gestion dynamique des 3 voies de circulation est envisagée dans le tunnel du Col des Roches [figure 8], pour augmenter la capacité en fonction des heures de déplacement des frontaliers.

Sur le tronçon **Portail ouest du tunnel du Locle – Bas-du-Reymond**, le standard retenu est celui d'une route nationale de 2^e classe, c'est-à-dire avec séparation du trafic et jonctions dénivelées. Le régime d'exploitation peut être semi-autoroutier (évitement du Locle) ou autoroutier (Crêt-du-Locle – Bas-du-Reymond).

Tronçon frontière française – Col des Roches – Entrée du Locle

Ce premier tronçon de la H20 s'étend depuis la plateforme douanière côté français jusqu'au Col des Roches dans la zone des anciens abattoirs, puis utilise l'assiette de la route existante jusqu'à l'entrée du Locle.

Construit parallèlement à la voie ferrée, il comportera en étape ultérieure d'abord une section en viaduc côté français puis un nouveau tunnel côté suisse qui débouchera à proximité du musée des Moulins souterrains. Cette liaison sur France participe au concept général du projet, mais n'est pas mis à l'enquête publique dans le cadre de cette procédure. Les contacts pris avec les autorités françaises devront être poursuivis au niveau de l'OFROU, lorsque la H20 sera reprise par la Confédération lors de son reclassement en route nationale.

Un giratoire permet de faire la liaison avec la route cantonale en direction des Brenets qui empruntera un nouveau tunnel passant à proximité de la galerie souterraine du Bied et de la route cantonale RC149 en direction de la Brévine. Il permet aussi d'avoir un raccordement provisoire au tunnel du Col-des-Roches dans l'attente du futur tracé "bi-national" Col des Roches – Col de France.

La réalisation de cet aménagement engendrera un certain nombre de démolition de bâtiments, élément qui peut se révéler comme une bonne opportunité de revaloriser ce site.

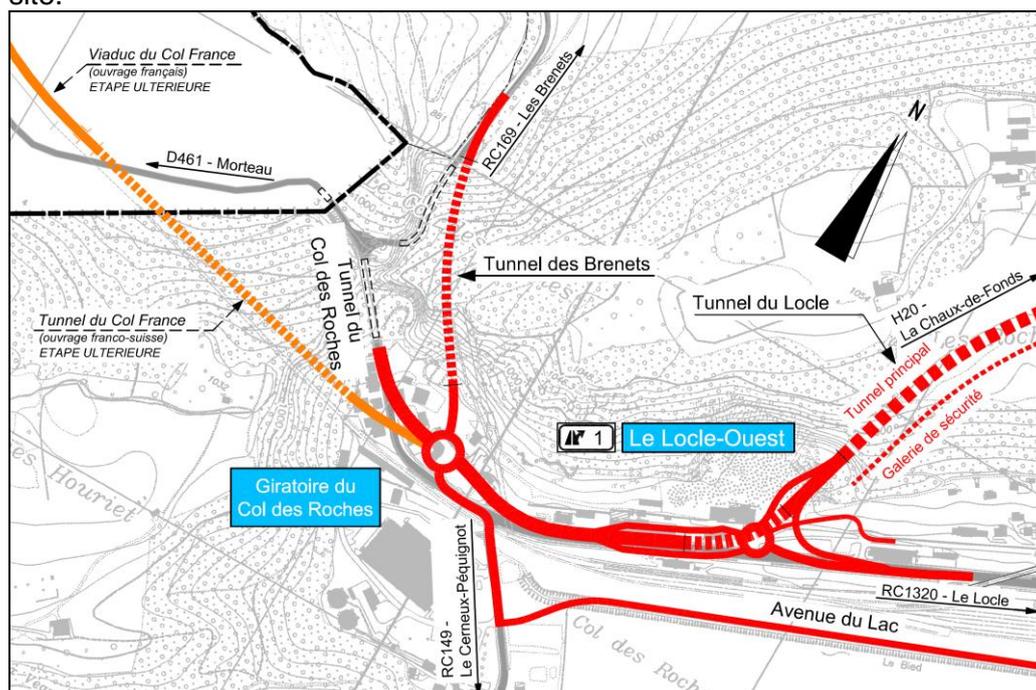


Figure 8 : Douane Col des Roches – Le Locle-Ouest

Evitement du Locle

La solution retenue consiste à contourner la ville par un tunnel dans le versant nord, avec un tunnel à un tube bidirectionnel.

La jonction, les ouvrages et les portails seront conçus pour permettre l'exécution ultérieure d'un deuxième tube.

Le portail ouest a été localisé dans la carrière des Granges dont l'extraction se terminera en 2015.

Jonction le Locle - Ouest

Le projet de cette jonction a nécessité l'étude de plusieurs variantes. En effet, la conception doit éviter le plus possible le risque d'une congestion des trafics à l'intérieur du tunnel. C'est donc le trafic de transit qui est favorisé. Les sens La Chaux-de-Fonds – France et France – la Chaux-de-Fonds sont prioritaires dans tous les cas et dénivelés par rapport au réseau local traversant la ville du Locle. Le réseau secondaire reste à niveau et permet de desservir les bordiers et la gare voyageurs.

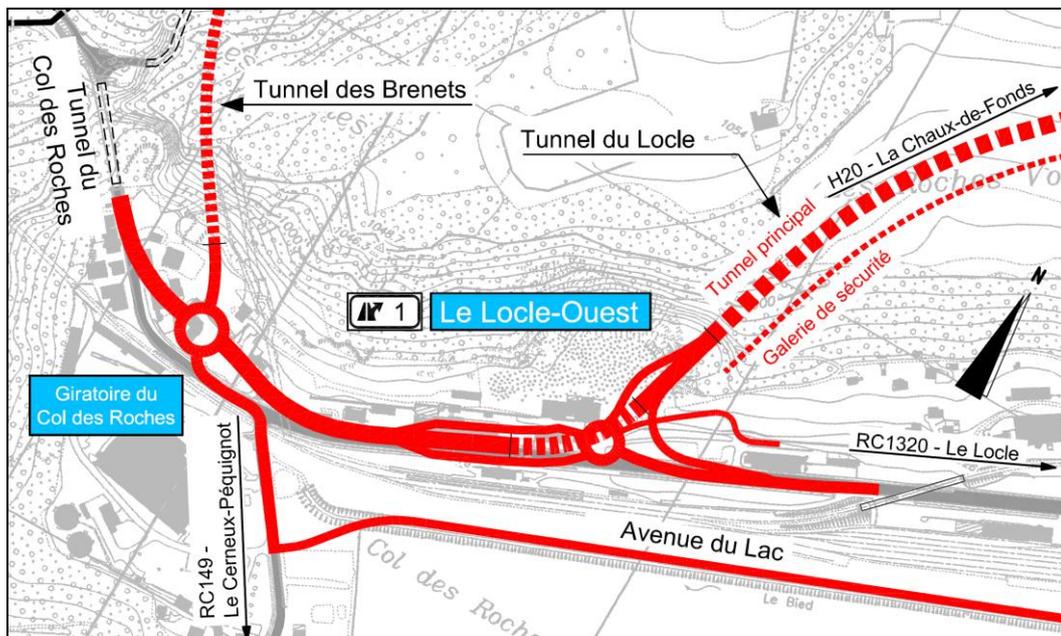


Figure 9 : Jonction du Locle-ouest

Portail est du tunnel du Locle – Raccord Crêt-du-Loclc

Le choix de l'implantation du portail est a été dicté principalement par des considérations de séparation de trafic (même si le tracé actuel qui relie le fond de la vallée du Locle aux Hauts du Crêt-du-Loclc à 4 pistes) et de profil en long (la rampe existante y est de 6,6% environ, ce qui pose des problèmes en hiver), ainsi que par le manque de place disponible à l'Est de la ville pour implanter une jonction.

Il a donc été décidé de faire déboucher le tunnel à proximité de la jonction existante du Crêt-du-Loclc.

Crêt-du-Loclc – Portail ouest du tunnel de la Chaux-de-Fonds

La conservation du tracé existant entre le Crêt-du-Loclc et le giratoire des Alisiers s'est imposée, puisqu'il s'agit de l'évitement de La Chaux-de-Fonds 1^{ère} étape, mise en service en 2007 et réalisée avec les standards d'une route nationale de deuxième classe, sans voies d'arrêt d'urgence.

La jonction du Crêt-du-Loclc, construite dans le cadre de l'aménagement précité, constitue à la fois une liaison avec la zone de développement industrielle du Crêt-du-Loclc et une jonction pour la zone Ouest du Locle. Quelques aménagements (giratoires) devront être réalisés, pour faciliter les rebroussements au Locle.

Le tunnel du Locle doit se relier aux voies existantes de la H20 entre le portail et les bretelles de la jonction du Crêt-du-Loclc. Cette dernière doit être réaménagée au Sud pour permettre la séparation des trafics route nationale – route cantonale et augmenter la capacité de ses carrefours. Puis la H20 emprunte le tracé existant, jusqu'au carrefour giratoire des "Alisiers".

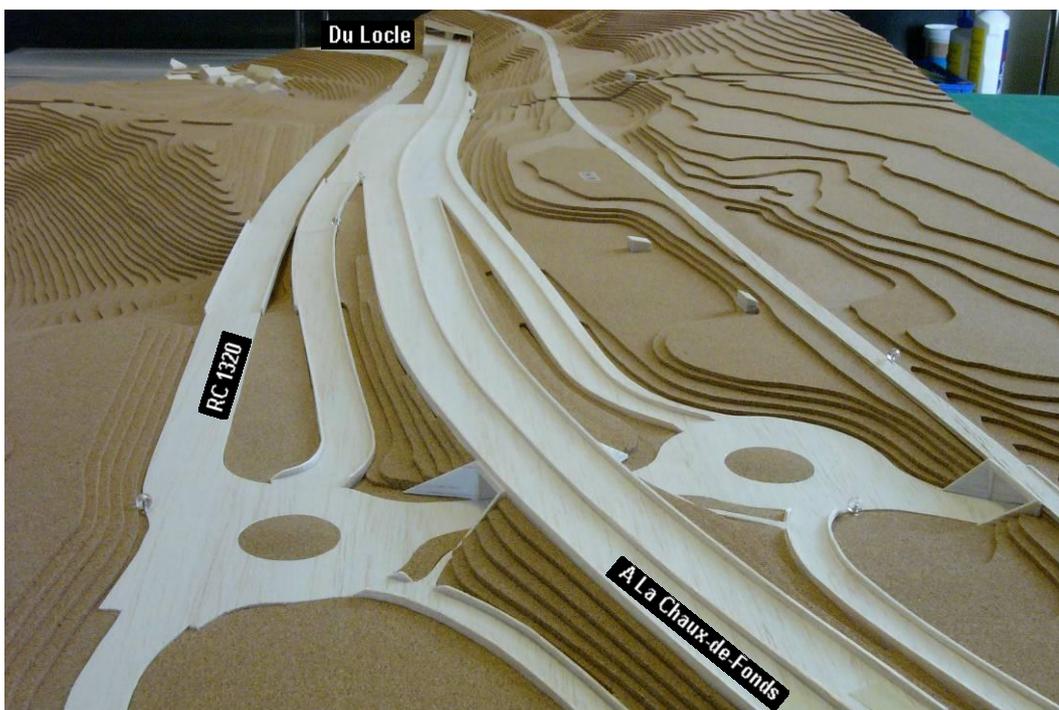


Figure 10 : Jonction du Crêt-du-Locle

Evitement de La Chaux-de-Fonds

Le giratoire des Alisiers à l'Ouest et celui du Bas-du-Reymond à l'Est représentent des points de passage obligés pour le tracé.

Aux Alisiers, pour préserver d'un côté la zone protégée des Eplatures (zone de marais d'importance nationale) et de l'autre la zone de protection des captages du Locle ainsi que pour respecter le concept du projet d'aménagement du Crêt-du-Locle (Golden Green Valley), la H20 passera sous le giratoire existant des "Alisiers" pour s'insérer le plus rapidement possible dans les couches de rocher calcaire de bonne qualité.

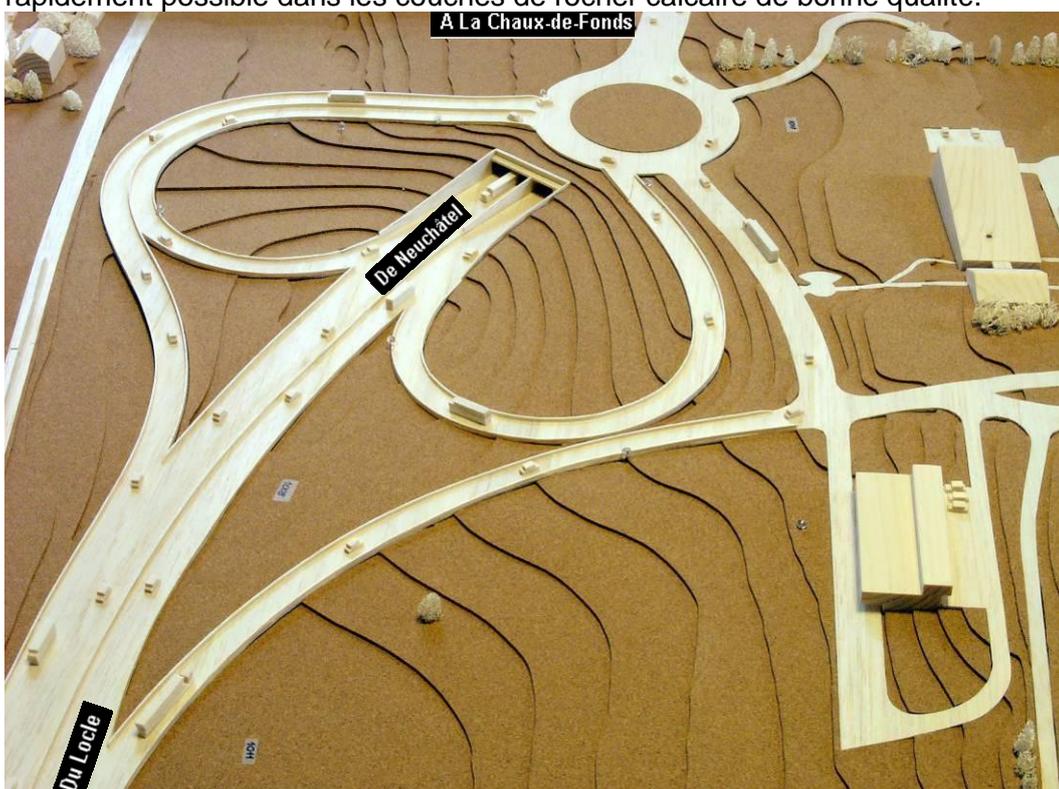


Figure 11 : Jonction de La Chaux-de-Fonds ouest

Au Bas-du-Reymond, la proximité des deux tunnels, l'un projeté sous le Creux des Olives et l'autre existant sous le Mont Sagne, ainsi que la déclivité qui les sépare (une dizaine de mètres environ) nécessite de décaler le tracé plus à l'Ouest du giratoire existant et de construire un viaduc reliant ces deux tunnels. Un nouveau giratoire sera construit sous le viaduc. Une partie des bretelles autoroutières et la route de la Vue-des-Alpes viendront se greffer dessus. Le giratoire existant du Bas-du-Reymond sera redimensionné et les bretelles Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds et La Chaux-de-Fonds - Le Locle s'y raccorderont.

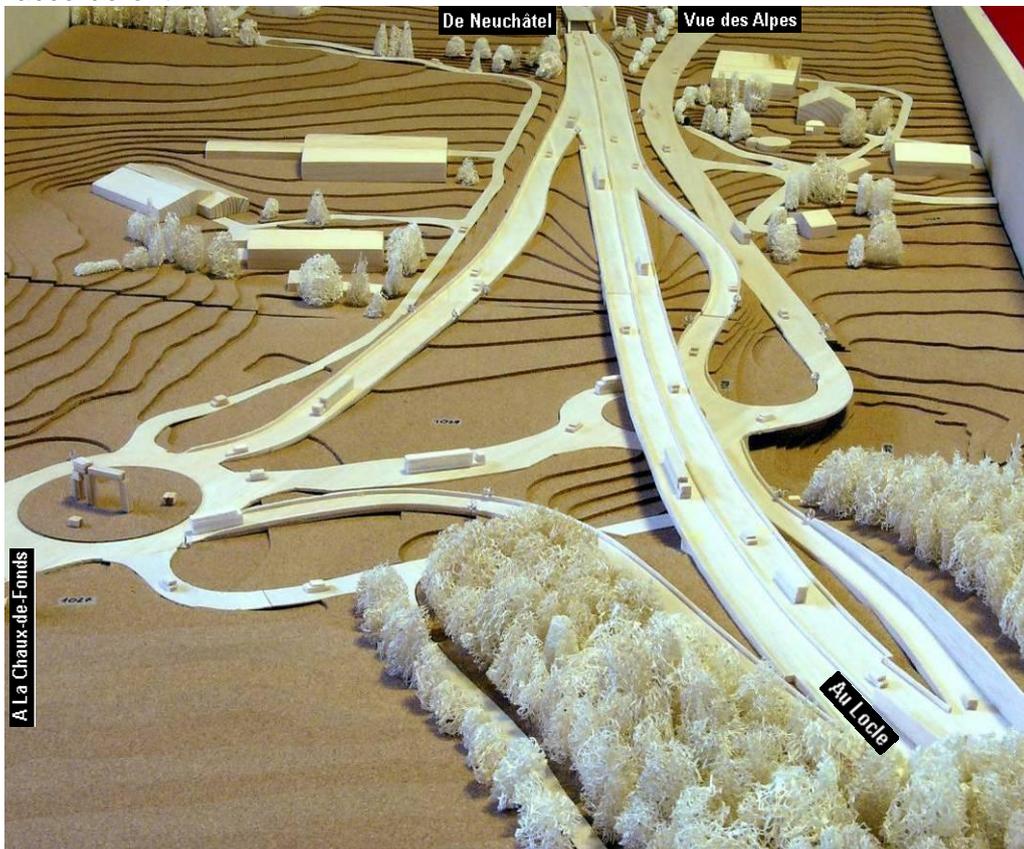


Figure 12 : Jonction de La Chaux-de-Fonds sud

4.2 Impact sur l'environnement

La planification du projet H20 est soumise à la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement. L'enquête préliminaire faisait partie du dossier du projet préalable et un rapport d'impact accompagnera le dossier d'enquête publique.

Les différents domaines abordés et traités dans ce rapport sont résumés ci-après:

Protection de l'air et du climat: La réalisation du projet permettra de diminuer les concentrations en NO_2 et en particules fines dans les centres-villes, en raison du délestage du trafic. Par contre leurs concentrations augmenteront aux portails des tunnels autoroutiers, sans qu'il soit raisonnable du point de vue environnemental, en raison de l'énergie que leur réalisation et que leur exploitation engendreront, de prendre des mesures techniques telles que la réalisation de centrales de ventilation accompagnées de hautes cheminées.

Protection contre le bruit: Les valeurs d'exposition au bruit routier sont actuellement dépassées le long de plusieurs rues des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds. En délestant ces rues d'une partie de leur trafic, la nouvelle H20 permettra de contribuer à leur assainissement acoustique. Le nouveau tracé routier étant essentiellement en tunnels, les émissions acoustiques se limitent aux secteurs des portails et des jonctions. Des ouvrages parafonones seront planifiés de manière à respecter les valeurs de planification de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit. Les enjeux se

concentreront essentiellement aux secteurs de l'entrée ouest du Locle et du Bas-du-Reymond.

Protection des eaux souterraines: La totalité des eaux récoltées sur la chaussée sera récoltée et traitée, ce qui limite le risque de pollution qu'encourent les eaux souterraines ainsi que les captages qui leurs sont associés.

Protection des eaux de surface: Le traitement des eaux récoltées sur la H20 permettra d'éviter de rejeter des eaux polluées dans le milieu naturel, tant en phase d'exploitation normale qu'en cas d'accidents accompagnés d'écoulements de liquides polluants (hydrocarbures, solvants, ...).

Protection des sols: La réalisation de la H20 nécessitera le décapage définitif d'environ 2,7 ha de sols alors qu'environ 5,4 ha seront décapés de manière provisoire dans les emprises de chantier. La terre végétale sera décapée, stockée, puis remise en place de manière à conserver sa fertilité.

Sites pollués: Deux sites pollués figurant au CANEPO (Cadastre neuchâtelois des sites pollués) seront éventuellement touchés par les travaux de construction. Des investigations ultérieures complémentaires permettront de définir si des mesures particulières devront être prises avant ou pendant le chantier et s'il sera nécessaire de les assainir partiellement ou complètement.

Déchets, matériaux: Les déchets de chantier seront triés, valorisés ou évacués selon les prescriptions en vigueur. Les roches excavées lors du creusement des tunnels, et qui ne pourraient pas être valorisées, seront déposées dans la décharge contrôlée pour matériaux d'excavation des Prés de Suze, au Nord de la Vue des Alpes. Leur volume maximal sera de l'ordre de 1,4 mio de m³.

Accidents majeurs: Une infrastructure autoroutière permet de diminuer le risque d'accidents majeurs et d'en limiter les conséquences en raison de l'absence de carrefours à niveau, d'une meilleure visibilité, de la présence de glissières de sécurité et de la récolte de tout liquide qui pourrait s'écouler en cas d'accident. La sécurité sera donc améliorée sur l'axe H20 par rapport à la situation existante.

Conservation de la forêt: La réalisation du projet nécessitera le défrichage d'environ 10.000 m² de forêts dont environ 5000 seront replantés sur place à la fin des travaux. Le solde sera compensé par des reboisements de qualité et de surface similaire dans un ou plusieurs sites encore à définir.

Protection de la nature: Les principaux impacts du projet dans ce domaine se situeront au Col des Roches (falaises), au Pied-du-Crêt (prairies maigres) et aux Grandes Crosettes (étang artificiel). Les milieux naturels qui seront détruits seront reconstitués à la fin de travaux, remplacés ou compensés à proximité. Les hauts et bas marais d'importance nationale situés aux Eplatures ne seront pas touchés. Il est actuellement planifié de recréer des zone humides dans une zone prévue à cet effet dans le projet Golden Green Valley au Crêt du Locle et de renaturaliser partiellement le Bied à l'Ouest du Locle. Des passages à petite faune seront réalisés ponctuellement.

Protection du paysage naturel et bâti: Le tracé étant principalement en tunnels, les principaux impacts paysagers seront concentrés aux portails des tunnels et aux jonctions. Les études qui sont menées dans le cadre de l'établissement du RIE permettent d'intégrer de manière optimale ces ouvrages, en coordination avec les projets d'aménagement des Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Protection du patrimoine bâti, archéologie: Une dizaine de bâtiments devront être démolis dans le secteur du Col des Roches et à la gare du Locle. Aucun d'entre eux ne présente un intérêt architectural particulier. La station service du Bas-du-Reymond devra également être déconstruite et pourrait être reconstruite au voisinage de son périmètre actuel après la réalisation de la N20.

Des investigations archéologiques seront nécessaires au Col des Roches, à la jonction ouest de La Chaux-de-Fonds et au Bas-du-Reymond afin de s'assurer que les travaux ne détruiront pas de vestiges archéologiques. Le secteur le plus sensible de ce point de vue est au Col des Roches où se trouve un abri préhistorique (non touché par le projet).

La prise en compte des contraintes environnementales dès le début de la planification du tracé ont permis de minimiser les impacts sur l'environnement, notamment en réalisant la majeure partie du tracé de manière souterraine. Le projet sera donc conforme aux prescriptions de la législation relative à la protection de l'environnement et de la nature. La poursuite de l'étude du projet et l'établissement du rapport d'impact sur l'environnement devront pouvoir le confirmer. Le délestage d'une partie du trafic transitant actuellement à travers les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds permettra d'y améliorer la situation dans les domaines du bruit et de la qualité de l'air, ceci d'autant plus que ces deux villes prendront simultanément des mesures de modération du trafic.

4.3 Mesures d'accompagnement dans les villes, plan directeur partiel des mobilités

Des mesures d'accompagnement seront liées au projet autoroutier. Elles auront pour but de diminuer la circulation parasite dans les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, permettant ainsi de favoriser les transports publics et la mobilité douce par la création de voies en site propre ainsi que de diminuer les nuisances et les dangers. Ces mesures, dont la cohérence avec celles prévues dans le projet d'agglomération RUN a été vérifiée, feront l'objet d'un Plan directeur partiel des mobilités (pdpm).

4.4 Complémentarité avec le TransRUN

La branche horizontale du TransRUN reliant Morteau à La Chaux-de-Fonds va influencer le trafic sur les axes routiers principaux du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Avec la réduction des temps de transport, la garantie de liaisons cadencées, ainsi que l'amélioration du maillage régional de la desserte d'ici à 2020, il sera plus intéressant qu'actuellement d'avoir recours aux transports publics. Cela devrait permettre de délester une partie des charges de trafic routier passant par les centres-villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Néanmoins, selon les études et projections actuelles, la diminution du trafic individuel motorisé induite par le TransRUN sur le barreau horizontal Le Locle – La Chaux-de-Fonds ne devrait pas conduire de manière significative à un délestage de l'axe H20. En revanche, la mise en service des évitements et des mesures d'accompagnements qui lui sont liées devrait favoriser ce délestage, permettant ainsi d'augmenter l'efficacité des transports publics dans les villes, et ainsi démontrer un fonctionnement global et complémentaire des deux infrastructures. Un rapport d'information donnant dans le détail la complémentarité H20 – TransRUN sera présenté au Grand Conseil ultérieurement.

4.5 Etapes de réalisation

Les travaux de construction se composent de trois étapes distinctes qui peuvent se réaliser simultanément ou pas, en fonction des contraintes financières ou de l'ordre de priorité des étapes de réalisation.

- Secteur de l'évitement du Locle (Route de France, jonction du Locle ouest, tunnel d'évitement du Locle, viaduc du Pied du Crêt, jonction du Crêt-du-Locle). Travaux d'une durée d'environ 7 ans;
- Secteur de l'évitement de La Chaux-de-Fonds (jonction de La Chaux-de-Fonds ouest, tunnel d'évitement de La Chaux-de-Fonds, viaduc et giratoire du Bas-du-Reymond). Travaux d'une durée d'environ 7 ans;
- Secteur du Col des Roches (viaduc et tunnel du Col France, Giratoire du Col des Roches et tunnel des Brenets). Travaux d'une durée d'environ 4 ans.

La réalisation du tronçon de liaison à la Route Départementale 461 met en jeu un nombre plus grand d'acteurs et reste indépendante de celle des tronçons entièrement sur territoire neuchâtelois. Le Conseil général du Doubs a été informé du présent projet, a mis à disposition de nombreuses informations sur un raccordement possible côté français, mais se heurte actuellement à des problèmes de priorité d'investissement (financement).

4.6 Devis estimatif

Le devis estimatif a été établi pour le projet préalable, sur la base des coûts du marché 2009 avec une précision de +/- 20% se présente comme suit :

▪ Travaux de génie civil	645 mio
▪ Equipements d'exploitation et de sécurité	80 mio
▪ Acquisition de terrains et d'immeubles	20 mio
▪ Honoraires et frais	109 mio
▪ TVA (7,6% hors acquisition de terrains)	63 mio
Total	917 mio

5. DEMANDE DE CLASSEMENT DE LA MOTION 02.136

En date du 26 mars 2003, votre Conseil a accepté la motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN 02.136, dont nous rappelons la teneur ci-après:

02.136

10 juillet 2002

Motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN

A quand le bout du tunnel?

Les citoyens soussignés, électeurs et électrices dans le canton de Neuchâtel, en vertu de l'article 41 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel, du 25 avril 2000, et des articles 117 a et suivants de la loi cantonale sur les droits politiques, du 17 octobre 1984, invitent le Grand Conseil à prier le Conseil d'Etat d'étudier les moyens d'accélérer la réalisation du tunnel d'évitement du centre du Locle. En attendant la réalisation du tunnel d'évitement, le Conseil d'Etat est prié également d'étudier, d'entente avec le Conseil communal du Locle, un aménagement du secteur de route compris entre le Pied-du-Crêt et le carrefour Girardet/Crêt-Vaillant. Cet aménagement pourrait ressembler à celui en place sur le boulevard de la Liberté, à La Chaux-de-Fonds. Pour rappel, cet aménagement comprend une haie centrale, des présélections et des giratoires, ceci pour faciliter l'intégration au trafic pour les habitants bordant cette artère.

Motivation

Chaque jour ouvrable, 21.000 véhicules traversent la ville du Locle selon l'axe est - ouest... Cela entraîne d'importantes perturbations en ville, notamment en début et en fin de journée. De plus, le désenclavement de notre région passe par le renforcement de l'axe routier Berne - Besançon.

La fluidité du trafic entre Marin et le Col-des-Roches en est une condition essentielle. Or, Le Locle se trouve sur cette artère vitale pour le développement des Montagnes neuchâteloises. A titre d'information, les plans du projet du tunnel d'évitement datent de 1995.

*Premier signataire: Hermann Widmer, rue des Primevères 26b, 2400 Le Locle.
Motion populaire munie de 177 signatures.*

Dans le cadre de son rapport "Classement de motions et postulats en suspens dans les domaines des routes et marchés publics" (10.006), le Conseil d'Etat avait proposé le classement de la motion 02.136. Le rapport mentionnait que, depuis le dépôt de la motion, des éléments majeurs étaient intervenus: le plan sectoriel des transports de la Confédération qui admet le classement de la H20 dans le réseau des routes nationales; et les études en cours s'agissant du futur tracé routier comprenant notamment l'évitement du Locle.

Lors de la discussion de ce rapport au Grand Conseil, le 30 mars 2010, il avait été demandé au Conseil d'Etat de surseoir à la demande de classement pour attendre la fin des travaux en cours concernant le nouveau tracé routier. Le Conseil d'Etat avait alors accepté de retirer provisoirement la demande de classement de la motion 02.136.

Aujourd'hui ces études sont terminées et le présent rapport vous présente en détail les travaux menés et les options retenues. Dès lors, plus rien de s'oppose au classement de la motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN "A quand le bout du tunnel?". Le Conseil d'Etat vous en propose donc le classement.

6. CONCLUSIONS

Le Canton de Neuchâtel planifie un projet de réaménagement de la H20 entre la frontière française et les tunnels sous la Vue-des-Alpes, dans le cadre de l'extension du réseau des routes nationales qui verra le reclassement de cette route principale en route nationale N20. Cette adaptation s'intègre dans le Plan fédéral sectoriel des transports qui considère ce tronçon comme un élément du réseau de base des routes nationales ayant la fonction de relier la Suisse à l'étranger.

Actuellement, la H20 est en site propre à l'extérieur des localités, mais son trafic se déverse dans les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, sur des axes sous-dimensionnés, en conflit avec les piétons, la mobilité douce et les transports publics, entraînant une congestion du trafic ainsi que des nuisances dépassant les valeurs prescrites par la législation environnementale.

Il est donc indispensable de réaliser des évitements pour ces deux villes, ce qui permettra de mettre en œuvre des mesures visant à développer les transports collectifs, à encourager la mobilité douce, à sécuriser les piétons et à assainir ces axes du point de vue de la protection contre le bruit et de la protection de l'air. La situation actuelle rend impossible la réalisation de telles mesures, réclamées par les autorités et la population.

14 variantes et 3 sous-variantes ont été étudiées pour l'évitement des deux villes, en considérant des critères relatifs aux objectifs fédéraux de transport durable, au trafic, à la faisabilité technique, à la protection de l'environnement ainsi qu'au rapport avantages/coût.

Il a clairement pu être mis en évidence que, même en tenant compte de la réalisation du TransRUN, il n'était pas possible de réaménager les axes actuels traversant les localités et qu'il fallait donc réaliser deux évitements, en site propre, reliés chacun par deux jonctions au réseau existant. Les variantes finalement retenues (une pour chaque évitement) sont celles qui drainent un maximum de trafic – ce qui permet de décharger les centres-villes - tout en ayant des impacts sur l'environnement compatibles avec la législation.

Si le parlement fédéral approuve l'arrêté sur l'extension des routes nationales, la totalité des coûts de construction sera à la charge de la Confédération. L'enjeu pour le Canton de Neuchâtel est donc de rendre ce projet "exécutoire" le plus rapidement possible pour bénéficier de la manne fédérale pour la réalisation de ce tronçon de 10 kilomètres primordiale au développement économique du Haut du Canton. Sans cette contribution financière, le Canton n'est pas à même de réaliser une telle infrastructure.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat informe le Grand Conseil de son intention de finaliser le dossier du projet d'évitement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds présenté dans ce rapport d'information et figurant sur les plans mis à disposition pendant la session, et de mettre ce projet à l'enquête à l'automne 2010.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat vous propose le classement de la motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN (02.136) "A quand le bout du tunnel?".

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 25 août 2010

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
C. NICATI

La chancelière,
M. ENGHEBEN