

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit
complémentaire de 2.870.000 francs pour des compléments
d'études dans le cadre du projet autoroutier de la H20 entre
Le Col des Roches et Le Bas-du-Reymond**

(Du 23 mai 2011)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Le nouvel Arrêté sur le réseau des routes nationales prévoit l'extension du réseau actuel de quelque 400 km de routes principales supplémentaires, dont fait partie la H20 entre Neuchâtel et Le Col des Roches. Dans cette optique, le Grand Conseil a voté, en décembre 2007, un crédit d'étude pour développer un projet d'aménagement entre le Col des Roches et le Bas-du-Reymond permettant d'éviter les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Ce projet aux standards de l'Office fédéral des routes (OFROU) doit être exécutoire, c'est-à-dire libre d'oppositions et approuvé par le Département de la gestion du territoire (DGT), si le canton veut avoir une chance de voir cette nouvelle infrastructure être réalisée en priorité parmi la trentaine de projets en compétition.

Les études et investigations menées jusqu'à présent ont abouti à la mise à l'enquête publique du projet en automne 2010. Cette procédure administrative cantonale d'approbation des plans est suivie d'une procédure judiciaire d'acquisitions de terrains.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur du nouvel Arrêté de la Confédération, vraisemblablement au 1er janvier 2014, et de la reprise formelle de la route par celle-ci, il est nécessaire qu'un budget relatif à l'établissement du projet définitif et à des études de détail anticipées, soit mis à disposition pour garantir l'aboutissement de la procédure dans les meilleurs délais et favoriser ainsi la réalisation de ces évitements par la Confédération.

De même, une demande de crédit relative aux acquisitions foncières est présentée dans un rapport ad hoc, puisque, bien souvent, le retrait ou la levée des oppositions se conjugue avec des acquisitions ou des conventions engageant financièrement la collectivité concernée.

1. INTRODUCTION

Le Grand Conseil neuchâtelois a voté, en décembre 2007, un crédit d'étude proposé par le Conseil d'Etat dans le but de développer un projet de réaménagement de l'actuelle route principale H20 en route nationale A20 sur le territoire cantonal. Ces études s'inscrivent dans la préparation de l'extension du réseau des routes nationales dont fait partie la H20 avec pour fonction première de relier la Suisse à l'étranger. Le message du Conseil fédéral au Parlement relatif à cette extension devrait être soumis aux chambres fédérales en 2012 et le nouvel Arrêté devrait entrer en vigueur au 1er janvier 2014.

Le service des ponts et chaussées a été chargé de préparer un projet d'enquête, selon la loi cantonale sur les routes et voies publiques (LRVP) du 21 août 1849, pour le tronçon situé entre le Col des Roches et le Bas-du-Reymond. L'objectif final est de transmettre à la Confédération, par l'Office fédéral des routes (OFROU), un projet élaboré aux standards des routes nationales, libre d'oppositions et approuvé par le Département de la gestion du territoire (DGT), afin que cet office puisse poursuivre les études de détails et que cet ouvrage autoroutier soit réalisé dans les meilleurs délais.

La procédure cantonale de mise à l'enquête publique s'est déroulée du 22 octobre au 22 novembre 2010. Elle a donné lieu à une trentaine d'oppositions ou réserves de droit d'associations ou de privés réparties à parts égales sur les territoires communaux du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Celles-ci devront être traitées jusqu'à l'entrée en vigueur de la révision de l'arrêté sur les routes nationales. Le projet sera ainsi repris par la Confédération comme "projet exécutoire", enjeu que s'est fixé le canton par l'acceptation d'un crédit de 4 millions par décret du 11 janvier 2008. Auparavant, les diverses études et investigations entreprises ont débouché sur une étude d'opportunité évaluant différentes variantes d'évitement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, qui a permis d'établir un projet préalable accompagné d'une enquête préliminaire d'impact sur l'environnement. Une campagne de reconnaissance géologique a été nécessaire, afin de pouvoir finaliser le projet constituant le dossier mis à l'enquête publique.

L'étude d'opportunité et le projet préalable ont été soumis aux services de l'Etat et de la Confédération (OFROU et OFEV) qui ont remis leurs préavis au printemps et à l'été 2010. L'OFROU a approuvé le choix des tracés retenus par le canton pour chaque évitement. Les remarques de ces offices ont été intégrées dans le projet d'enquête publique.

Le présent rapport vise à obtenir les moyens financiers nécessaires à réaliser des études complémentaires permettant ou résultant du traitement des oppositions, ainsi qu'à élaborer le projet définitif qui sera remis à l'office fédéral des routes (OFROU) et à anticiper la suite des études (projets de détails) pour l'évitement du Locle.

2. JUSTIFICATION DU PROJET

2.1 Généralités

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 la densité du 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, saturé aux heures de pointe, entraîne le débordement du trafic de transit sur divers axes collecteurs et de desserte.
- Les chutes de neige, fréquentes en hiver à cette altitude, 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 voiries des centres-villes. Le volume du trafic à 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.
- L'intensité de la circulation 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 d'autant plus à congestionner le trafic.

Au vu de cette situation, et avec comme pronostic une augmentation régulière du trafic d'ici à 2030 (plus de 30% pour la ville du Locle, 20 à 40% sur différents axes en ville de La Chaux-de-Fonds), 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 du Mont-Sagne, au Bas-du-Reymond, afin d'améliorer la circulation et de prendre en compte les besoins futurs en matière d'infrastructures routières. 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 dans les Montagnes neuchâteloises.

L'évitement de ces deux villes fait suite à une première étape d'aménagement consistant en la construction de l'autoroute qui relie La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel (mise en service entre 1975 et 2000), ainsi qu'à la réalisation du tronçon autoroutier de la 1^{ère} étape d'évitement de La Chaux-de-Fonds reliant le Crêt-du-Locle au giratoire des Alisiers, tronçon mis en service en septembre 2007.

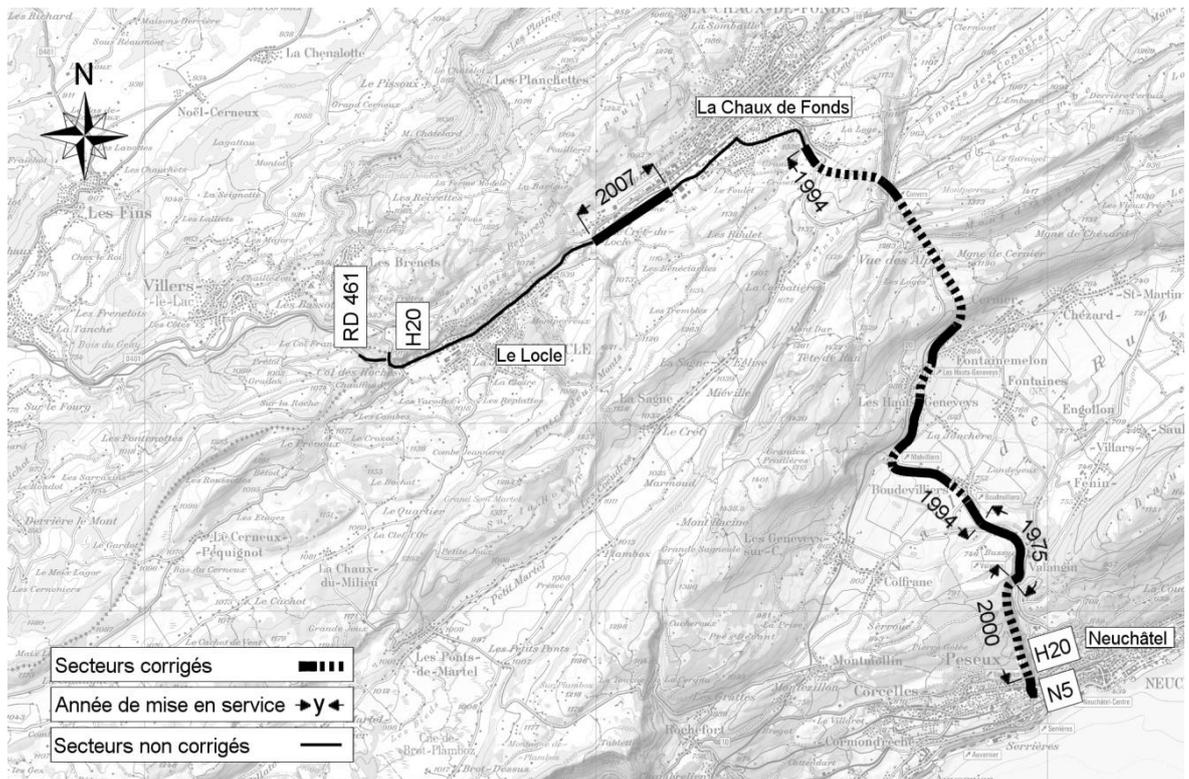


Figure 1 : Tronçons de la H20 déjà aménagés

Ce projet fait l'objet d'une fiche du Plan directeur cantonal et est intégré dans le Plan directeur cantonal 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 (ODT) 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)"*.

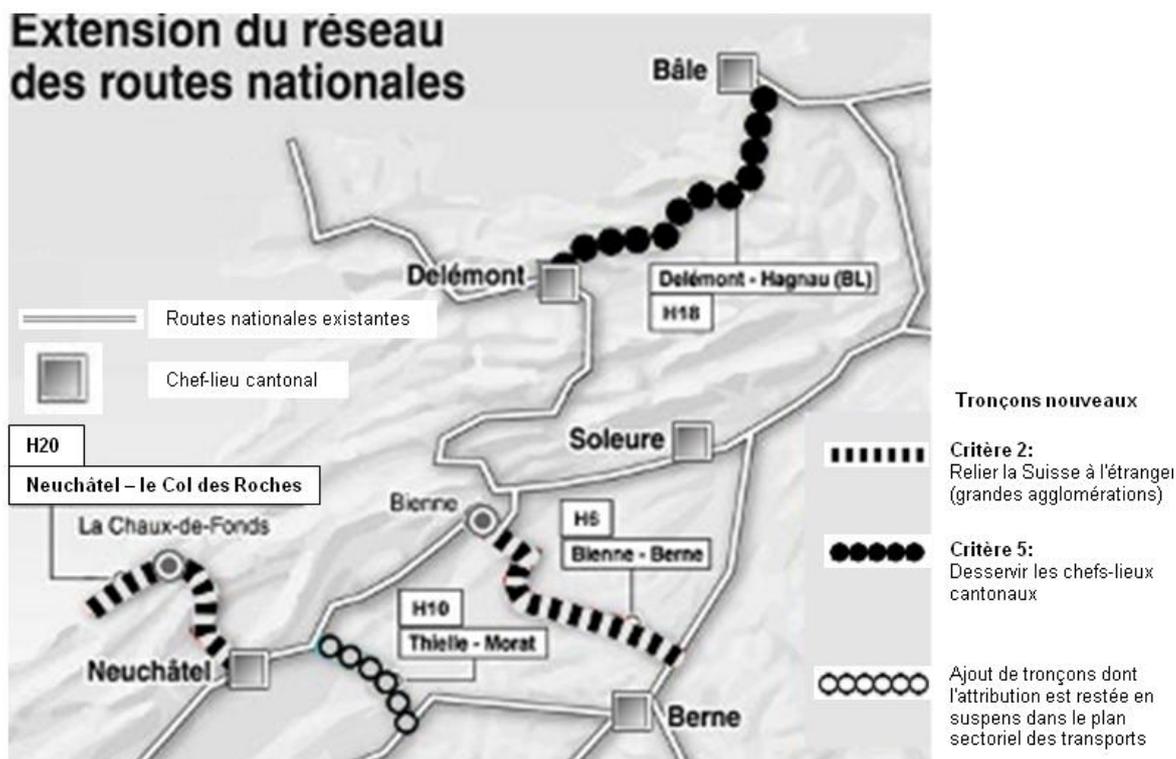


Figure 2 : Extension du réseau des routes nationales (extrait)

2.2 Description du projet

Le projet consiste en deux évitements en tunnel des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Evitement du Locle

L'évitement du Locle débute au hameau du Col des Roches. Le tracé part en direction du Locle jusqu'à la carrière des "Granges" où se situe la demi-jonction du Locle-ouest et le portail ouest du tunnel. Le tunnel pénètre ensuite dans le massif calcaire pour contourner la ville par le nord et débouche à l'est au-dessus du Bas-du-Crêt avant de rejoindre le tronçon autoroutier existant entre Le Crêt-du-Locle et La Chaux-de-Fonds ouest. Le tunnel du Locle est constitué d'un tube à 2 voies de circulation bidirectionnelle et d'une galerie technique et de sécurité qui emprunte le tracé d'un futur second tube.

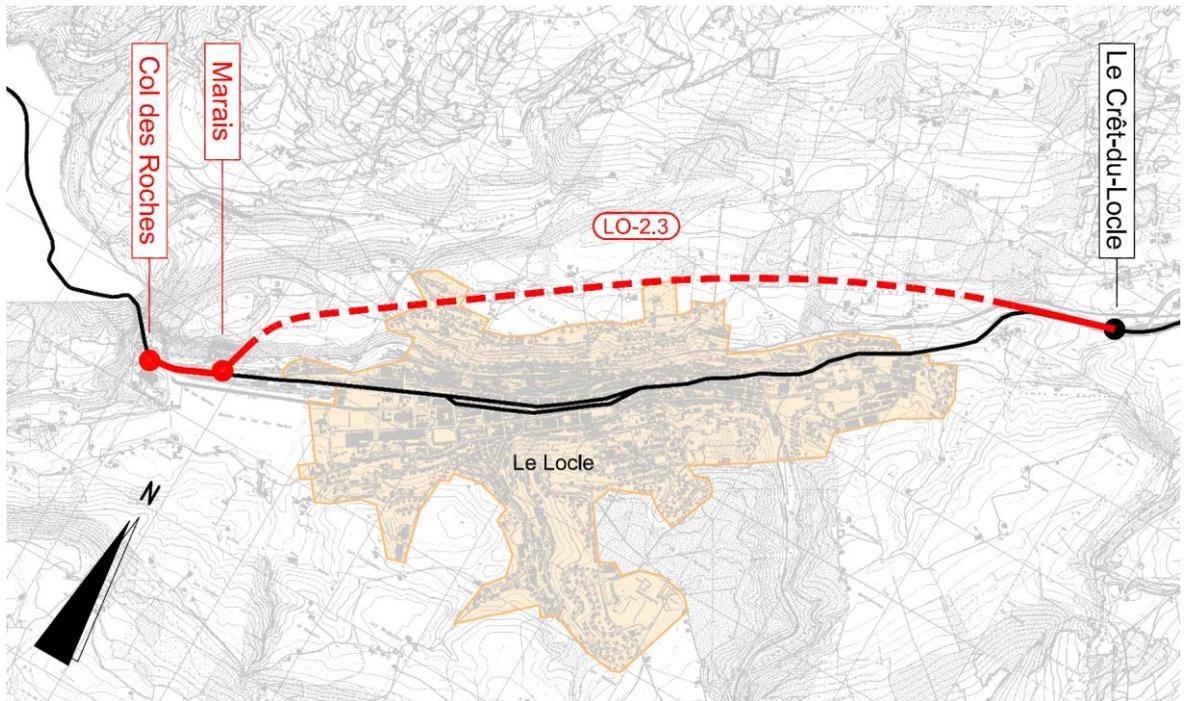


Figure 3 : Variante retenue pour l'évitement du Locle

Au **Col des Roches**, le projet se présente sous la forme d'un giratoire qui permet le raccordement provisoire au tunnel existant du Col, au tunnel projeté en direction des Brenets et à la RC149 en direction de La Brévine. Plus tard viendra se greffer, sur ce giratoire, la nouvelle liaison France - Col des Roches qui, pour l'heure, ne fait pas partie du projet mis à l'enquête publique.

La **demi-jonction du Locle ouest** est conçue de manière à éviter autant que possible une congestion du trafic. Le trafic de transit est favorisé et les flux France – La Chaux-de-Fonds et La Chaux-de-Fonds – France sont prioritaires. Ce trafic de transit est dénivélé par rapport au réseau local traversant la ville du Locle. Il passe sous la route de France pour atteindre le portail du tunnel. Le réseau local, lui, reste à niveau et permet de desservir les bordiers et de rejoindre la ville.



Figure 4 : Col des Roches – demi-jonction du Locle ouest

Au **portail est du tunnel du Locle**, le tronçon de liaison à la jonction du Crêt-du-Locle est constitué d'un pont et de murs de soutènements. Le réseau local (RC1320) est repoussé au sud de la future N20 et est constitué d'une estacade et d'un pont.



Figure 5 : Jonction du Crêt-du-Locle

Evitement de La Chaux-de-Fonds

A partir de la 1^{ère} étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds, à l'emplacement du giratoire des Alisiers, débute la seconde partie de l'évitement. La route, passant tout d'abord sous le giratoire des Alisiers, contourne la ville par le sud en souterrain, en suivant la crête des Foulets dans la partie calcaire du massif. Le tunnel débouche ensuite

dans le Bois des Olives pour rejoindre le portail nord du tunnel du Mont-Sagne, au Bas-du-Reymond. L'évitement est constitué de deux tubes à 2 voies en circulation unidirectionnelle.

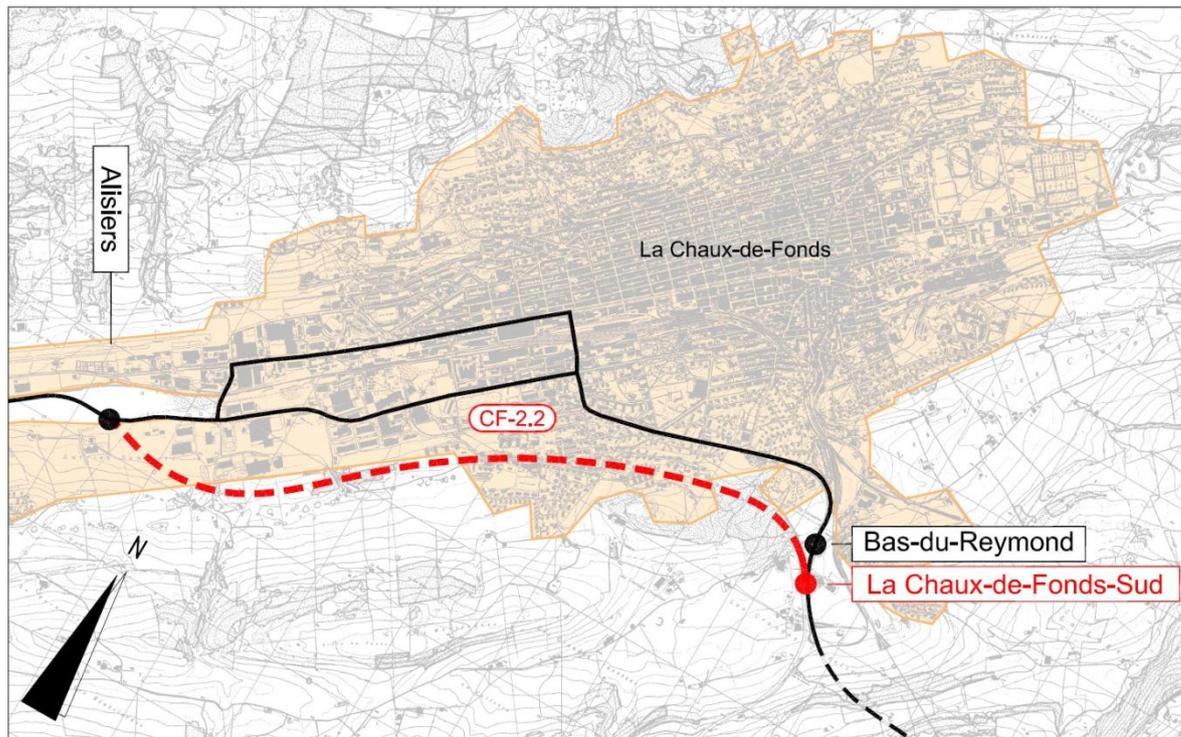


Figure 6 : Variante retenue pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds

La **jonction de Chaux-de-Fonds ouest, ou jonction des Alisiers**, est confinée entre le Bas-Marais des Eplatures, la zone industrielle de Golden Green Valley et la 1^{ère} étape de l'évitement. Elle se présente sous la forme d'un demi-trèfle et donne un accès direct à la zone industrielle.

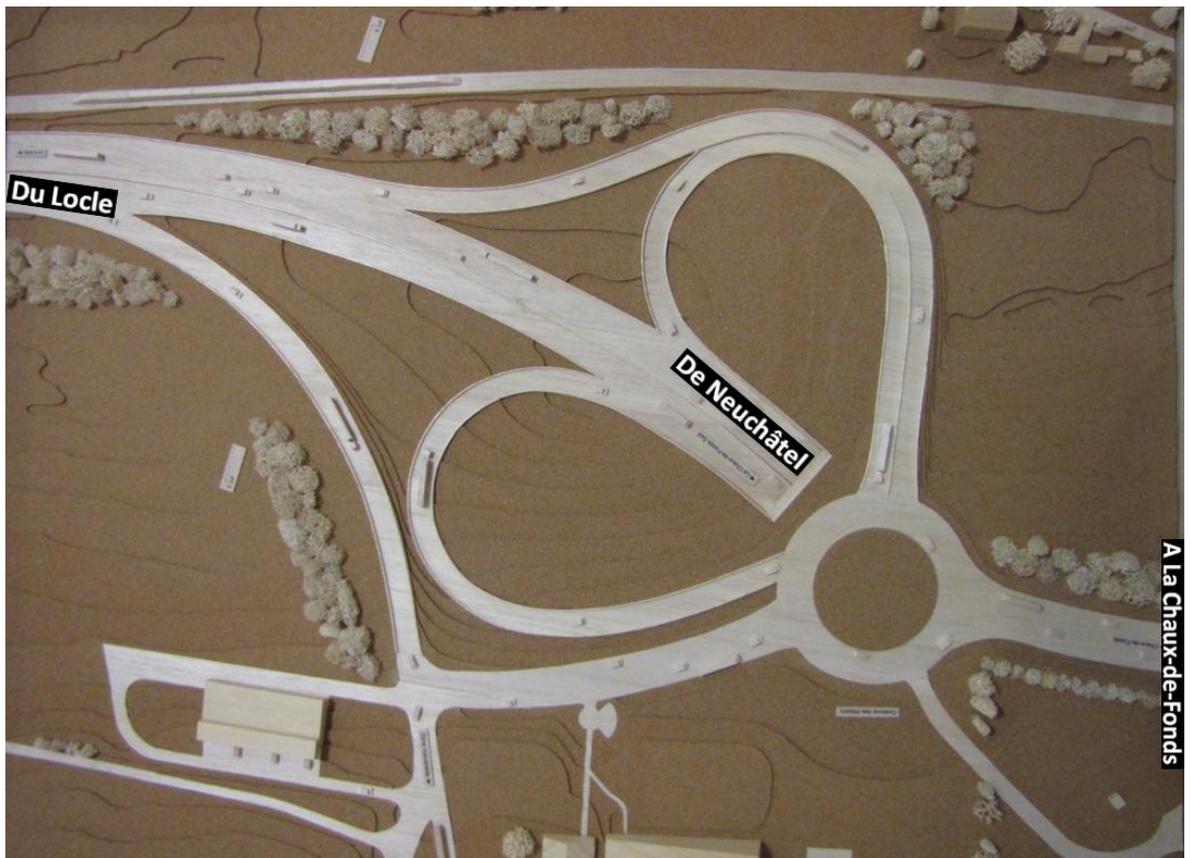


Figure 7 : Jonction de La Chaux-de-Fonds ouest

La **jonction du Bas-du-Reymond** se situe au sud de la Chaux-de-Fonds et est projetée entre le tunnel du Mont-Sagne et le portail est du tunnel d'évitement. Le tracé autoroutier a été positionné à l'ouest du réseau existant et un pont traverse le fond de la vallée reliant les deux tunnels. La jonction est du type losange et ses bretelles se raccordent soit sur le giratoire du Bas-du-Reymond, soit sur un nouveau giratoire situé sous le pont autoroutier.



Figure 8 : Jonction de La Chaux-de-Fonds sud – Bas-du-Reymond

3. AVANCEMENT DU DOSSIER H2O – DESCRIPTION DES ETUDES MENEES

Le crédit alloué en décembre 2007 par le Grand Conseil a permis d'élaborer les différentes études et investigations qui ont abouti à la mise à l'enquête publique du projet en automne 2010.

Les études et investigations menées à ce jour sont:

- L'enquête et les études de trafic.
- L'étude d'opportunité (étude de variantes) qui a permis d'obtenir la validation des tracés par l'OFROU, qui ne seront de fait plus remis en question ou contestés par cet office. Celui-ci pourra poursuivre les études sur les bases préparées par le canton.
- La campagne de reconnaissances géologiques, les analyses de laboratoire et les rapports géologique et hydrologique.
- Le projet préalable et l'enquête préliminaire sur l'environnement qui ont défini les caractéristiques principales de l'infrastructure (nombre de voies, positionnement des jonctions) et son influence sur l'environnement et le territoire. Le projet préalable a été évalué par l'OFEV et les services de l'Etat.
- Le projet de mise à l'enquête publique avec son étude d'impact sur l'environnement. Une politique d'information accompagnée de différentes actions, séances d'information, dépliants, conférence de presse et maquettes du projet ont servi de support à la mise à l'enquête.

4. ETUDES COMPLEMENTAIRES NECESSAIRES

Les études complémentaires nécessaires pour porter ce projet à un état d'avancement tel que la Confédération puisse le réaliser au plus tôt après le transfert de la H20 sont :

1. Etudes pour le règlement des oppositions et ajustements du projet mis à l'enquête en vue de l'établissement du projet définitif. Ce dernier dossier représente le dossier d'approbation sanctionné par le Conseil d'Etat et soumis à l'OFROU.
2. Détermination des acquisitions de terrains et d'immeubles, en fonction des termes convenus lors des différentes négociations intervenues dans le cadre du traitement des oppositions déposées lors de la procédure de mise à l'enquête publique.
3. Elaboration de projets de détail d'ouvrages, dossiers d'approbation techniques exigés par l'OFROU avant d'autoriser la mise en soumission des ouvrages

4.1 Règlement des oppositions et établissement du projet définitif

Après la mise à l'enquête publique de l'automne 2010, la procédure en est au stade du traitement des oppositions qui sont au nombre d'une trentaine.

Cette procédure demande des compléments d'étude relativement à certaines requêtes faites par des associations ou des propriétaires opposés à des éléments particuliers du projet.

En parallèle au règlement des oppositions, il sera encore nécessaire de fournir à l'OFROU un projet définitif, complétant et documentant le projet mis à l'enquête publique et finalement deviser l'ouvrage avec une précision de +/-10%.

4.2 Acquisition de terrains et d'immeubles

La procédure de mise à l'enquête publique du projet H20 a débuté à l'automne 2010. Parallèlement à cette procédure, le volet foncier du dossier doit être traité. En effet, le dossier ne sera considéré comme prêt à l'exécution que si les questions foncières mises en avant par les différents propriétaires touchés par le projet ont été discutées et ont fait l'objet d'un accord, incluant ou non tout ou partie des acquisitions ou indemnités indispensables à la levée des oppositions en cause (cf. rapport ad hoc traitant du volet foncier).

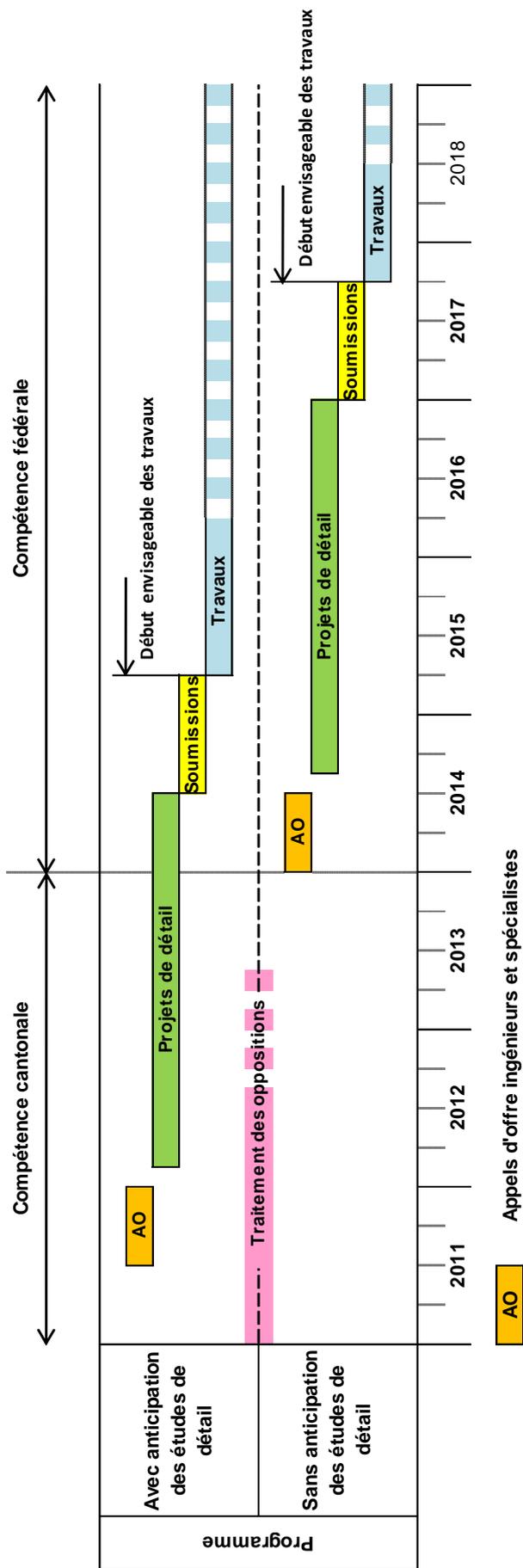
4.3 Elaboration de projets de détail

Dans l'optique de pouvoir transmettre à l'OFROU un projet le plus avancé possible au niveau de sa planification, l'option a été prise de développer les projets de détail de l'évitement qui est considéré comme prioritaire tant par les autorités politiques cantonales que communales, à savoir, l'évitement du Locle. Cette anticipation permettra d'assurer la continuité des études et de ne pas avoir de point d'arrêt avant le transfert de la H20 à la Confédération.

De cette manière, il sera possible de procéder, en automne 2011, à la sélection des mandataires et spécialistes nécessaires à l'élaboration de ces études.

Ces études de détail pourront être lancées dès le 1^{er} trimestre 2012, en fonction de l'avancement de la procédure de règlement des oppositions. Cette phase d'étude de détail se déroulera, le cas échéant, en étroite collaboration avec l'OFROU et selon les standards et procédures de cet office.

L'anticipation des études de détail permettra de gagner au minimum 2 ans sur la durée totale des études et donc autant sur le début des travaux, qui pourraient au mieux débiter à l'horizon 2015 pour l'évitement du Locle, mais seraient repoussés à l'horizon 2017-2018 si la continuité des études devait être interrompue. La planification de la suite de ces études et des travaux sera de la compétence de la Confédération à partir de l'entrée en vigueur de la révision de l'arrêté sur les routes nationales, soit au terme prévisible du 1^{er} janvier 2014.



5. ASPECTS FINANCIERS

Les besoins additionnels pour réaliser ces études complémentaires se composent de trois éléments détaillés ci-après.

5.1 Règlement des oppositions et projet définitif OFROU

Il s'agit ici des moyens nécessaires pour l'élaboration d'éléments de projet dans le cadre du règlement des oppositions, ainsi que la définition du projet définitif selon les normes de l'OFROU. Dans le détail:

		CHF
• Compléments pour le règlement des oppositions	Prestations d'ingénieurs	200.000.–
	Prestations de spécialistes environnement	130.000.–
	Prestation d'architectes, expertises d'immeubles	35.000.–
• Compléments pour le projet définitif OFROU	Prestations d'ingénieurs civils	250.000.–
	Prestations spécialistes EES (électromécanique)	150.000.–
	Frais, divers et imprévus	18.300.–
• Communication		50.000.–
Montant HT		833.300.–
TVA 8%		66.700.–
Total général TTC		900.000.–

5.2 Acquisitions de terrains et d'immeubles

L'adaptation de l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11) – Rapport du 9 mai 2008, indique en page 29 que "pour les projets exécutoires qui ne sont pas encore en construction, les cantons doivent supporter tous les frais accumulés jusqu'à l'entrée en vigueur de cet arrêté. Il s'agit des frais de conception, d'étude, des procédures d'autorisation et d'expropriation, ainsi que des acquisitions de terrains".

Ainsi, en l'état, les acquisitions faites par le canton seront à sa charge et sans possibilité de récupération de l'investissement par une revente à la Confédération. Il est dès lors primordial, sur l'ensemble des acquisitions nécessaires au projet, d'évaluer celles qui devraient être anticipées par rapport au transfert de la H20 à la Confédération.

Cette question est présentée dans un rapport ad hoc simultanément à la présente demande.

5.2 Projets de détails

Les coûts engendrés par l'établissement des projets de détail pour l'évitement du Locle (prestations réalisables jusqu'à fin décembre 2013) s'élèvent à:

	CHF
Prestations d'ingénieurs civils	1.275.000.–
Prestations spécialistes EES (électromécanique)	200.000.–
Prestations géologue	150.000.–
Sondages complémentaires	200.000.–
Montant HT	1.825.000.–
TVA 8%	145.000.–
Total général TTC	1.970.000.–

5.3 Synthèse des moyens complémentaires

La récapitulation des deux compléments est donnée ci-dessous:

	CHF
5.1 Procédure règlement des oppositions et projet définitif	900.000.–
5.2 Projets de détails pour l'évitement du Locle	1.970.000.–
Total TTC	2.870.000.–

6. PERSONNEL

Les dépenses relatives au projet décrit dans le présent rapport n'entraînent aucune incidence au niveau du personnel.

7. CONSEQUENCES FINANCIERES

7.1 Planification des études

Ces études permettront de poursuivre, respectivement d'anticiper et de régler les phases d'études et de procédures en cours et à venir. Elles s'échelonnent jusqu'au moment du transfert de propriété de la H2O à la Confédération, actuellement imaginé au 1^{er} janvier 2014. Les décomptes finaux se termineront durant l'année 2014.

La planification financière se présente donc ainsi:

	Règlement des oppositions et projet définitif	Projets de détail	Total (TTC)
2011	500.000.–	0.–	500.000.–
2012	400.000.–	750.000.–	1.150.000.–
2013	0.–	1.120.000.–	1.120.000.–
2014	0.–	100.000.–	100.000.–
Total TTC	900.000.–	1.970.000.–	2.870.000.–

7.2 Financement

Comme décrit au chiffre 7.1 ci-dessus, la réalisation des études couvre la période de 2011 à 2014. Les moyens sollicités dans le présent rapport viendront s'ajouter à ceux du crédit d'engagement en cours de 4 millions de francs voté par votre autorité en décembre 2007 pour l'élaboration du dossier de la route principale H20, ce qui portera le montant global du crédit d'engagement à 6.870.000 francs.

Le budget 2011 prévoit des moyens financiers à hauteur de 600.000 francs pour couvrir les engagements antérieurs. En revanche, il ne comprend aucun moyen pour le financement lié à ce crédit complémentaire.

Le financement des besoins additionnels en 2011, soit 0,5 million de francs, doit par conséquent faire l'objet d'une demande de crédit supplémentaire d'un montant équivalent auprès de votre autorité, qui sera compensé intégralement au travers des soldes non dépensés sur d'autres crédits (tranches annuelles de paiement) en cours.

Le Conseil d'Etat inscrira les moyens nécessaires au financement des tranches de paiement pour les années 2012 à 2014 dans le budget et dans la planification financière roulante.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat sollicite auprès de votre autorité, l'octroi du crédit complémentaire nécessaire.

Quant aux charges annuelles au titre des amortissements, elles seront prévues au compte de fonctionnement, dès 2012 dans la planification financière roulante (cf. tableau ci-dessous).

	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Compte des investissements</i>					
Dépenses (tranches annuelles)	500.000	1.150.000	1.120.000	100.000	
<i>Compte de fonctionnement</i>					
Amortissements (10 ans)		50.000	165.000	277.000	287.000
Frais d'entretien					
Recettes liées					
Total		50.000	165.000	277.000	287.000
<i>Compte de financement</i>					
Solde (sans amortissements)	500.000	1.150.000	1.120.000	100.000	-

7.3 Redressement des finances

L'importance des problèmes liés à la circulation, à la sécurité des usagers et à l'environnement rencontrés dans les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds rendent ces projets d'évitement indispensables.

Les investissements consentis par le canton sont nécessaires pour garantir que le projet H20 soit exécutoire (oppositions retirées et/ou levées). L'anticipation des études de détail accélérera, le moment venu, la réalisation par l'OFROU des projets H20, qui sont en forte concurrence avec d'autres projets routiers en Suisse.

7.4 Réforme de l'état

Cette demande de crédit n'a pas d'incidence sur la réforme de l'Etat.

8. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application des articles 57 alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise, et 4, alinéa 2, de la loi sur les finances, du 21 octobre 1980, le présent décret entraînant une dépense nouvelle unique de moins de 5 millions de francs doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil.

9. CONCLUSION

Le canton de Neuchâtel a initié, dès 2008, des études pour établir un projet autoroutier de la H20 entre Le Col des Roches et Le Bas-du-Reymond dans le cadre de l'intégration de cette route dans le réseau des routes nationales. Ce projet, constitué des évitements en tunnel des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, a été mis à l'enquête publique en automne 2010. Il devra être exécutoire avant l'entrée en vigueur du nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales prévue en janvier 2014.

Il est cependant nécessaire, pour mener à bien la procédure de règlement des oppositions et répondre aux demandes de l'Office fédéral des routes, d'augmenter le crédit initial dévolu aux études de la H20 et de lui adjoindre un budget complémentaire pour le développement d'éléments de projet complémentaires dans le cadre du traitement des oppositions.

En effet, une première analyse, ainsi que notre expérience en la matière, nous montrent que pour obtenir le retrait des oppositions liées au foncier ou pour débloquer des situations avec des particuliers touchés par le projet, il est indispensable de bénéficier d'éléments clairs et, par la suite, de prévoir un budget réservé aux acquisitions.

D'autre part, l'élaboration de projets de détail est nécessaire pour, comme cela a été le cas en 2007 lors de la votation du crédit de 4 millions pour le projet H20, anticiper les événements et conduire les études le plus loin possible.

Le canton de Neuchâtel aura alors un atout majeur pour garantir une réalisation raisonnablement rapide d'un des deux évitements, celui du Locle.

Bien que toutes les études et éventuelles futures acquisitions intervenant avant le moment du transfert de propriété de la H20 à la Confédération demeurent à la charge du canton, le montant total de l'investissement cantonal reste modeste par rapport au coût global du projet. En l'occurrence, l'investissement incluant l'utilisation totale du présent crédit représenterait 7,5 ‰ des 917 millions devisés en 2009 dans le projet général.

En conclusion, nous vous proposons de prendre en considération les propositions du Conseil d'Etat et d'adopter le projet de décret ci-après.

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

Neuchâtel, le 23 mai 2011

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
C. NICATI

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 2.870.000 francs pour des compléments d'études dans le cadre du projet autoroutier de la H20 entre Le Col des Roches et Le Bas-du- Reymond

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
sur la proposition du Conseil d'Etat, du 23 mai 2011,
décrète:*

Article premier ¹Un crédit complémentaire de 2.870.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour réaliser les études complémentaires nécessaires au règlement des oppositions, à l'ajustement du projet mis à l'enquête et du projet définitif et pour développer des projets de détail.

²Ce complément s'inscrit dans le cadre du crédit en cours pour l'élaboration du dossier de la H20 et porte le crédit d'engagement total à 6.870.000 francs.

³Une commission est chargée d'examiner le suivi de ce décret.

Art. 2 ¹Un crédit supplémentaire de 500.000 francs est accordé au Conseil d'Etat. Ces dépenses seront portées en dépassement du compte 2011 des investissements du Département de la gestion du territoire, sous l'intitulé "Complément d'études dans le cadre du projet autoroutier de la H20".

²Le crédit supplémentaire de 500.000 francs sera intégralement compensé par une diminution équivalente des dépenses figurant au budget 2011 du Département de la gestion du territoire au titre des crédits en cours.

Art. 3 Les travaux entrepris en application du présent décret sont déclarés d'utilité publique.

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 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

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

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président,

Les secrétaires,