

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit
complémentaire de 6 millions de francs pour des
acquisitions de terrains et d'immeubles 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 au règlement des oppositions, à l'établissement du projet définitif, aux acquisitions foncières 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.

Les compléments et adaptations de projet font l'objet d'un rapport ad hoc, ce rapport-ci ne traitant que des crédits nécessaires aux négociations et acquisitions de terrains et d'immeubles.

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, si nécessaire, procéder à l'acquisition de certains terrains et immeubles en fonction des négociations menées avec les propriétaires touchés par le projet.

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.

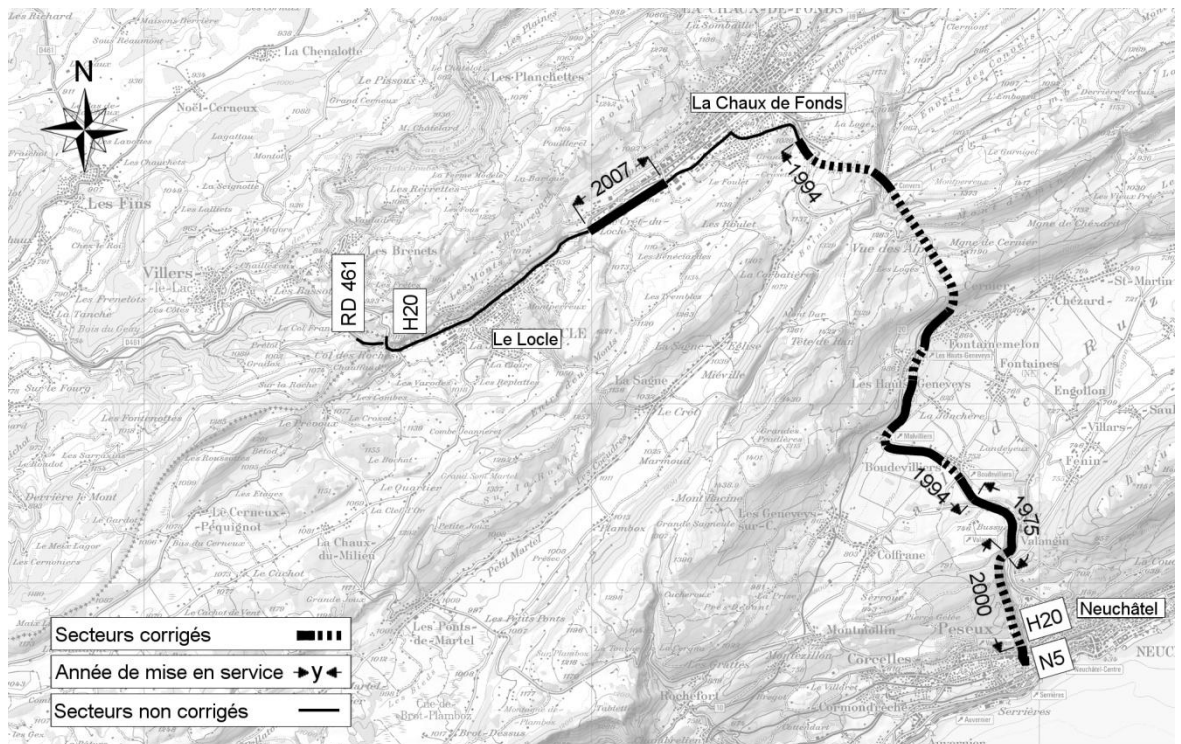


Figure 1 : Tronçons de la H20 déjà aménagés

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)"*.

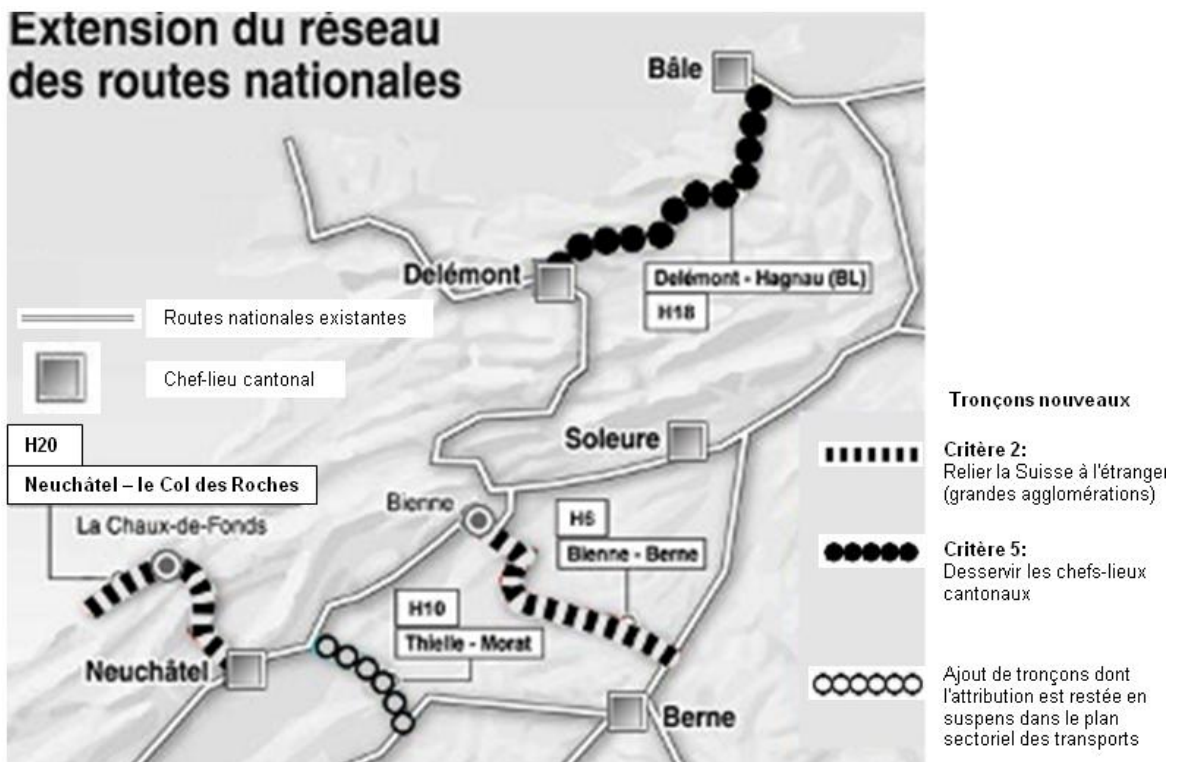


Figure 2 : Extension du réseau des routes nationales (extrait)

2.2 Description du projet

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

Évitement 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.

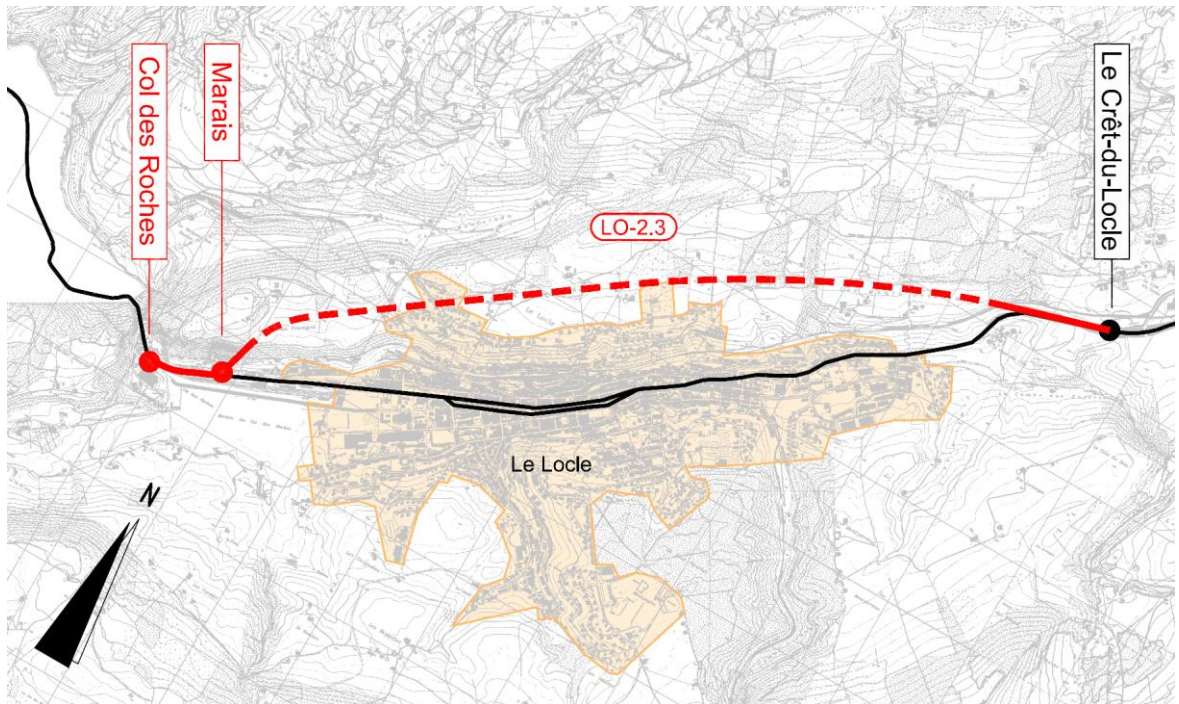


Figure 3 : Variante retenue pour l'évitement du Locle

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.

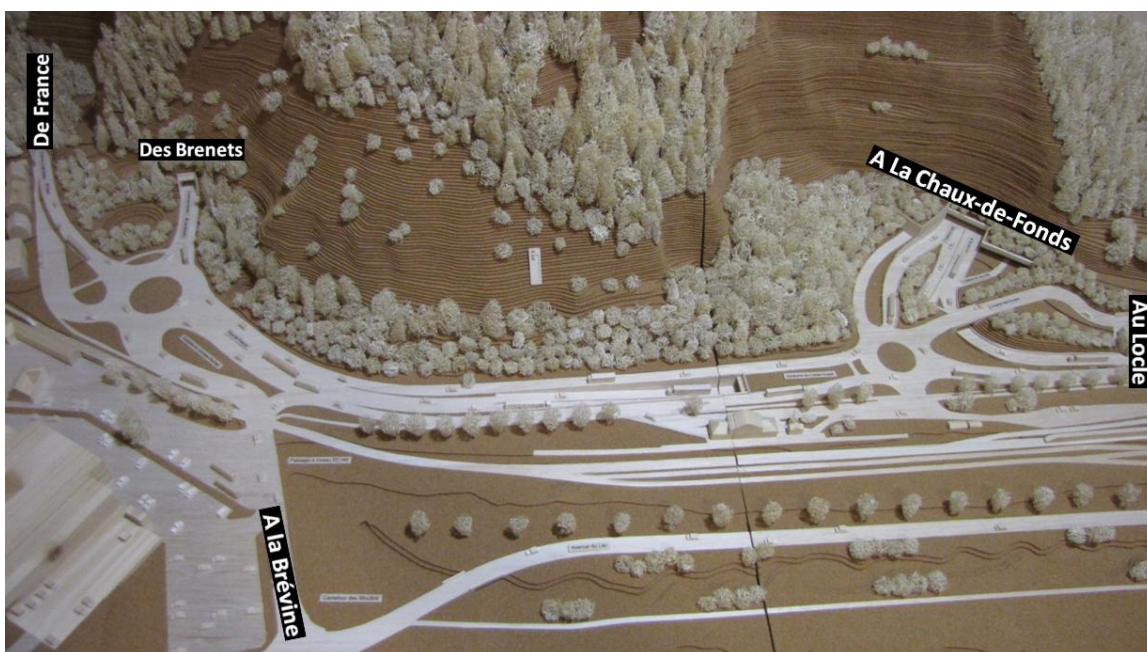


Figure 4 : Col des Roches – demi-jonction du Locle ouest

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.

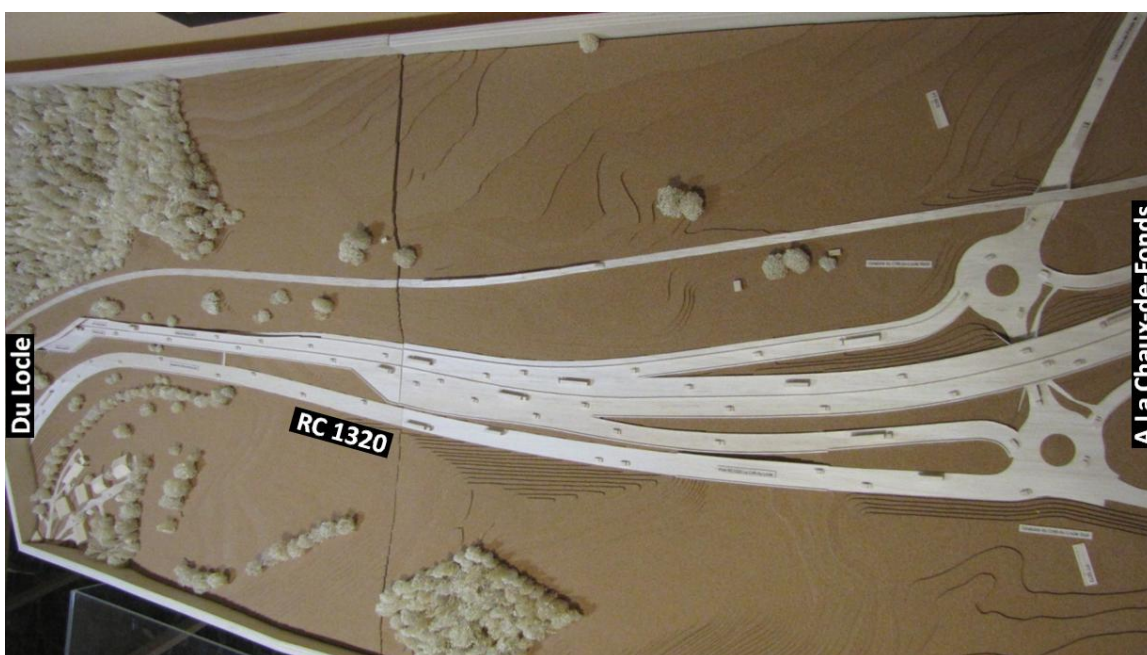


Figure 5 : Jonction du Crêt-du-Locle

Évitement 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.

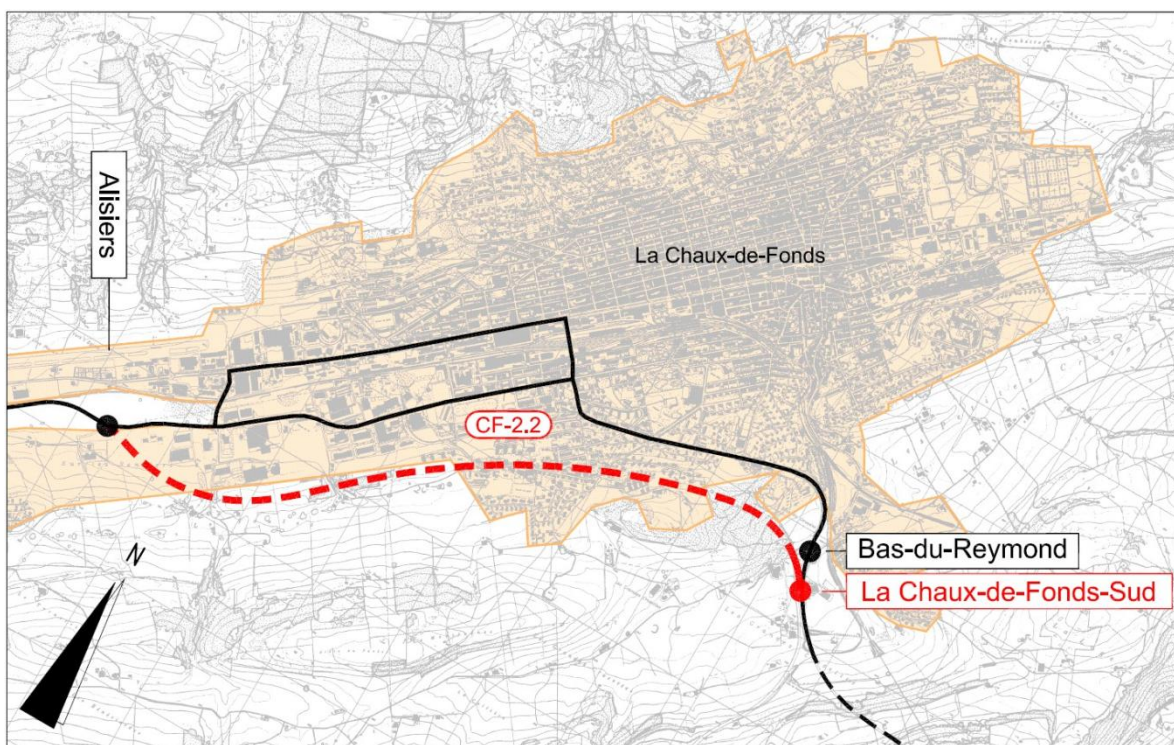


Figure 6 : Variante retenue pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds

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.

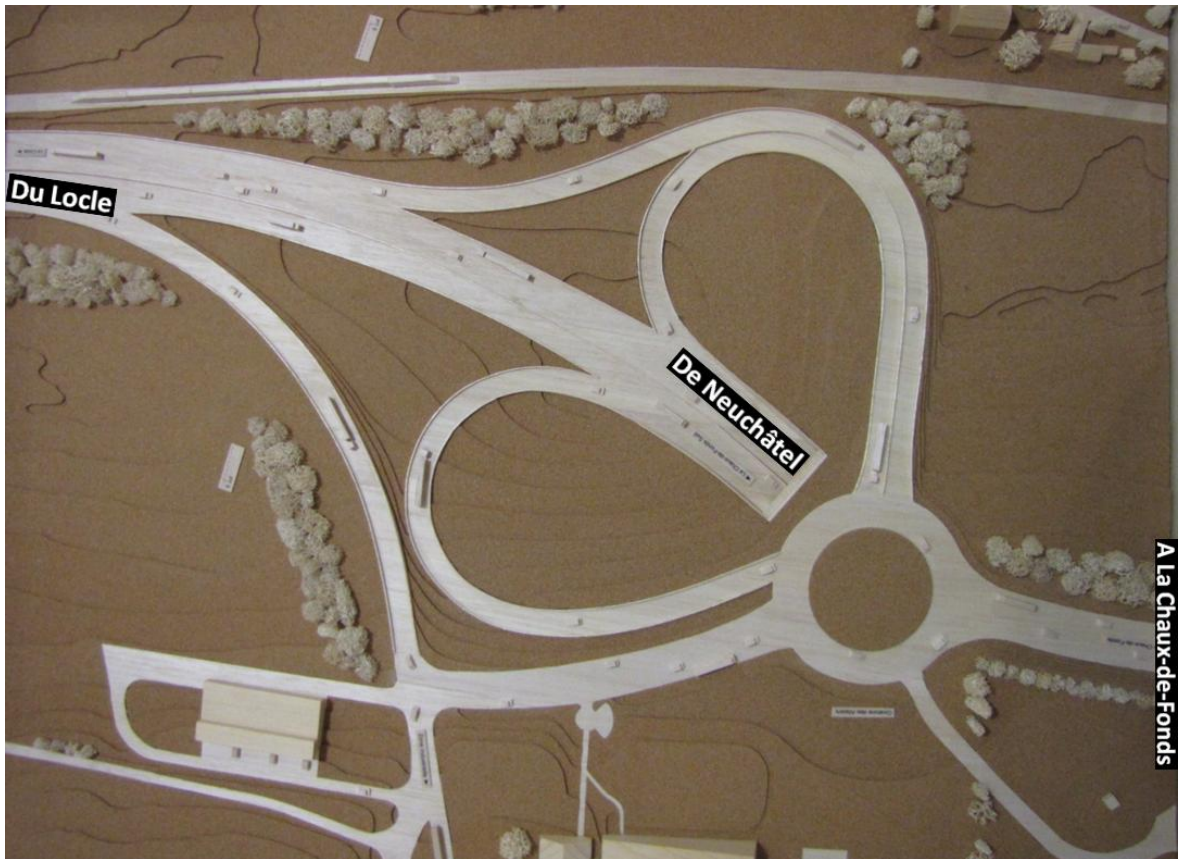


Figure 7 : Jonction de La Chaux-de-Fonds ouest

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. ACQUISITIONS FONCIERES EVENTUELLEMENT NECESSAIRES

Les acquisitions foncières éventuellement 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 peuvent concerner des terrains ou des immeubles, en fonction des termes convenus lors des différentes négociations, dans le cadre du traitement des oppositions intervenues lors de la procédure de mise à l'enquête publique.

4.1 Règlement des oppositions

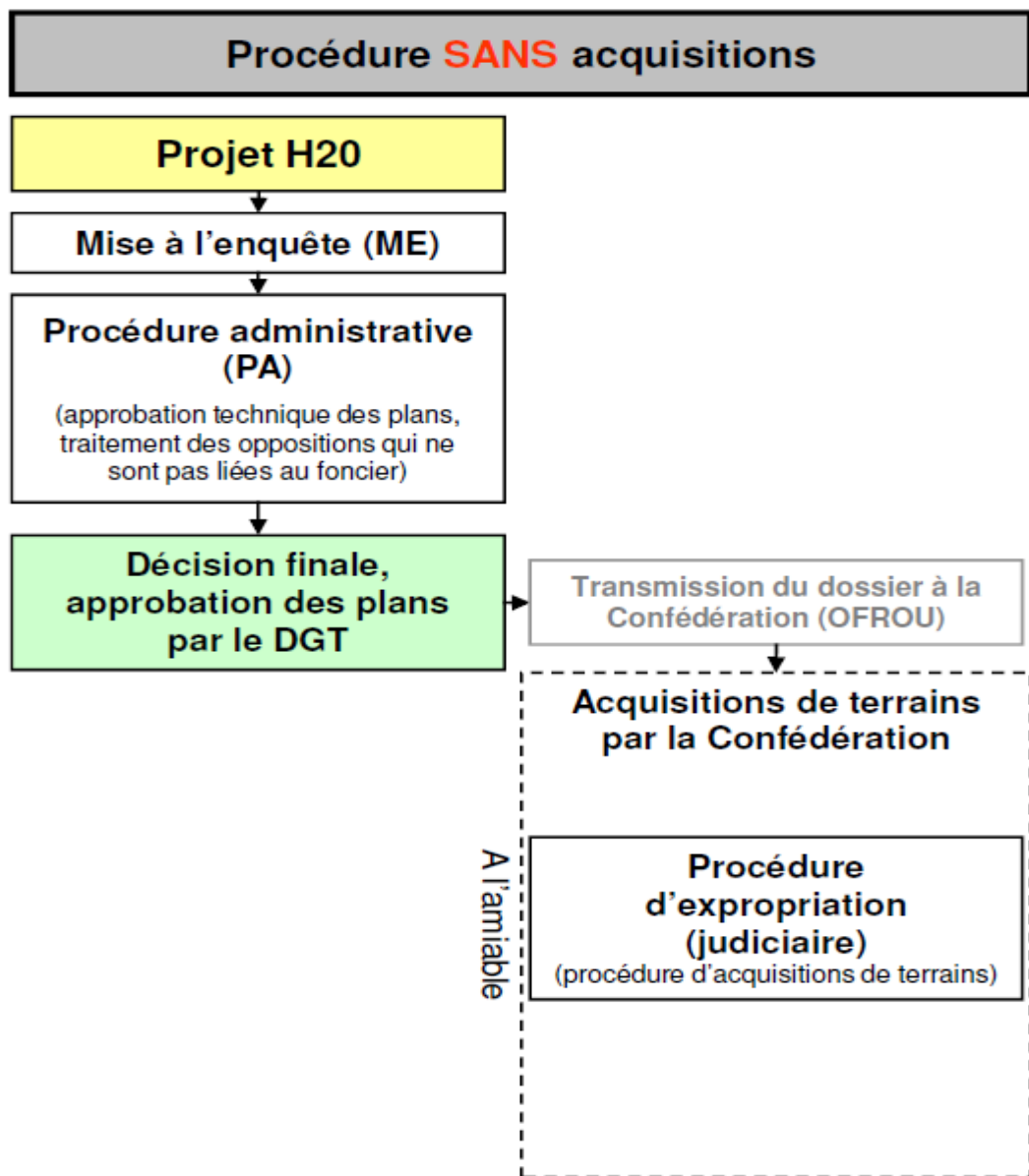
Après la mise à l'enquête publique de l'automne 2010, la procédure en est au stade du traitement des oppositions qui sont au nombre d'une trentaine.

Cette procédure peut demander des compléments d'étude relatifs à certaines requêtes faites par des associations ou des propriétaires opposés à des éléments particuliers du projet. Le financement de ces compléments est assuré par les crédits demandés dans le rapport ad hoc concernant les compléments d'études de la H20.

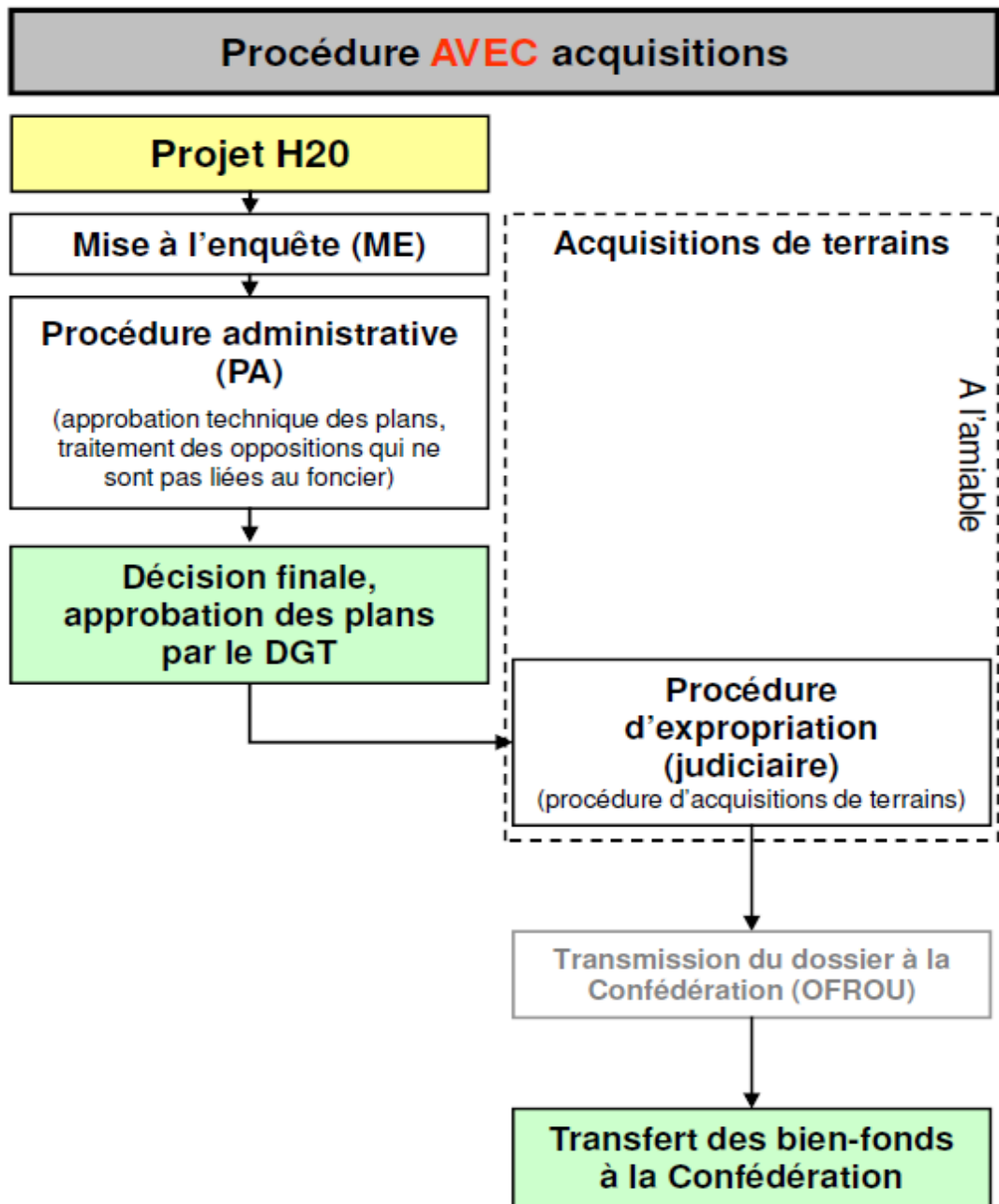
4.2 Acquisition de terrains et d'immeubles.

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. S'offrent alors deux possibilités d'aborder cette problématique.

La première est de laisser aux soins de la Confédération la charge d'acquérir les terrains et bâtiments nécessaires, lorsque cette dernière sera propriétaire de la H20, à l'entrée en vigueur de l'Arrêté relatif à l'extension des routes nationales, probablement dès 2014.



La seconde solution nécessite l'obtention d'un crédit servant à acquérir tout ou partie des biens-fonds touchés par l'aménagement projeté. Cette solution offre la possibilité au canton (par le service des ponts et chaussées), d'acquérir, si besoin est, les biens-fonds nécessaires permettant un retrait d'opposition, et à rendre ainsi le projet exécutoire.



Dans les deux cas évoqués ci-avant, la procédure d'expropriation est composée d'une **procédure administrative** de mise à l'enquête publique du projet (approbation technique des plans) et d'une **procédure judiciaire** (procédure d'acquisition de terrains).

La procédure de mise à l'enquête publique fait notamment naître le ban d'expropriation (art. 35 LEXUP) qui interdit à l'exproprié de procéder, sans le consentement de l'expropriant, à des actes de disposition de fait ou de droit susceptibles de rendre l'expropriation plus onéreuse.

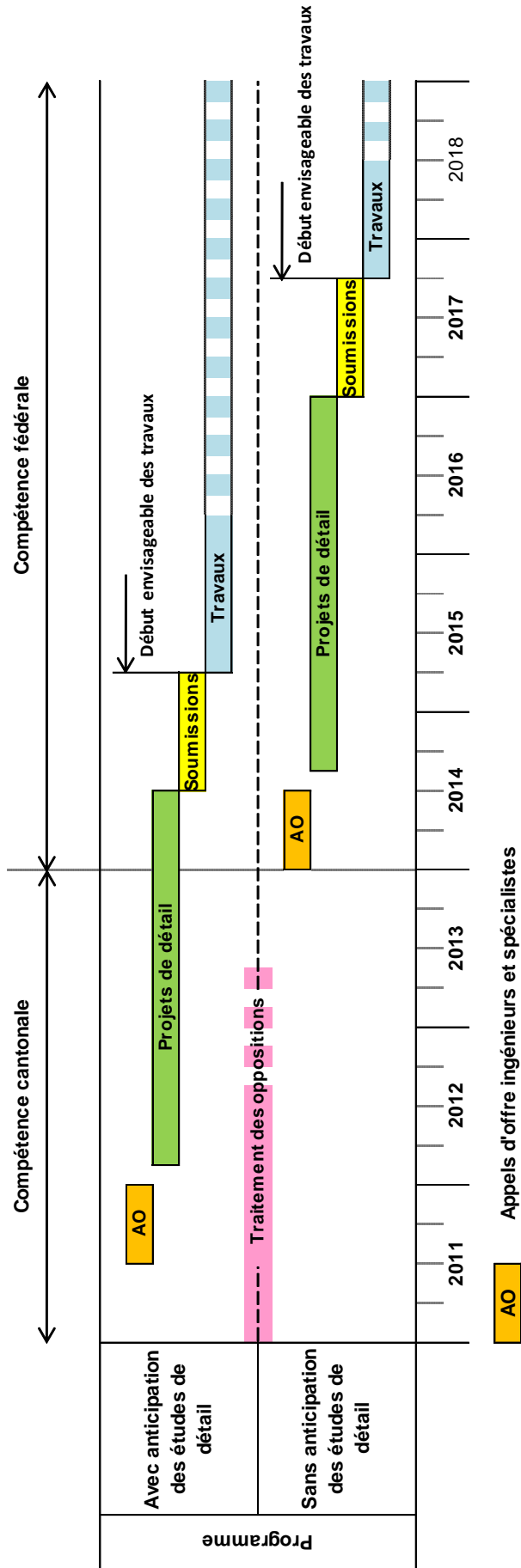
Elle peut également entraîner une **expropriation matérielle**, c'est à dire des restrictions de propriété équivalentes à l'expropriation formelle.

L'évaluation des risques de chaque solution est synthétisée dans le tableau suivant:

Cas envisagés	Procédures	
	Sans acquisitions	Avec acquisitions
Opposition liée au foncier	Description Opposition levée par décision du DGT susceptible d'un recours au Tribunal administratif (TA).	Description Evaluation de la valeur du bien-fonds et achat entraînant le retrait de l'opposition.
	Risques Temps nécessaire pour le traitement d'un éventuel recours, perte de maîtrise du calendrier.	Risques Le projet ne voit pas le jour et le bien-fonds reste propriété du canton.
Propriétaires souhaitant réaliser leur bien	Description Il faut attendre que la H20 devienne propriété de la Confédération.	Description Achat du bien-fonds par le canton.
	Risques Le propriétaire est dans une situation figée. Il ne peut apporter de plus-value à son bien, mais il peut toutefois exiger à terme que son bien-fonds soit acquis par l'autorité.	Risques Le projet ne voit pas le jour et le bien-fonds reste propriété du canton.

Il découle de ces analyses que découpler totalement du volet foncier la procédure d'approbation technique des plans n'est pas souhaitable si le canton veut pouvoir transmettre à la Confédération un projet exécutoire, c'est à dire, mis à l'enquête et libre d'oppositions. En cas de choix d'une procédure sans acquisition, certaines discussions pourraient conduire à des situations de blocage de la part des propriétaires et le service des ponts et chaussées serait alors dans l'impossibilité de répondre aux questions essentielles que le propriétaire sera nécessairement amené à poser. Ces questions peuvent être sommairement résumées par: quand et combien pour mon bien-fonds?

La nécessité d'avoir un budget à disposition pour les acquisitions se justifie pleinement car la procédure avec acquisitions sera aussi appliquée. Elle permettra de répondre, dans certains cas bien particuliers, à l'obligation, respectivement la nécessité, pour le canton d'acquérir des biens afin d'assurer la maîtrise de la procédure et plus particulièrement de son calendrier. Les autres acquisitions pourront être assumées par la Confédération, à l'entrée en force du nouvel arrêté sur les routes nationales.



5. ASPECTS FINANCIERS

Les besoins additionnels pour procéder aux négociations et éventuelles acquisitions peuvent s'exprimer comme suit

5.1 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 doivent absolument être anticipées par rapport au transfert de la H20 à la Confédération.

5.2.1 Estimation globale des coûts des acquisitions

Les coûts totaux engendrés par les acquisitions de terrains au Locle et à La Chaux-de-Fonds ont fait l'objet d'une estimation détaillée par un spécialiste, qui a conclu à un montant global d'environ **20,5 millions** de francs. Ils se répartissent de la manière suivante:

	en millions de CHF
Le Locle	
Achats d'immeubles et de terrains	9,50
Frais de cadastre et d'acte, d'abornement, etc.	<u>2,00</u>
Total	<u><u>11,50</u></u>
La Chaux-de-Fonds	
Achats d'immeubles et de terrains	7,50
Frais de cadastre et d'acte, d'abornement, etc	<u>1,50</u>
Total	<u><u>9,00</u></u>

5.2.2 Estimation des besoins financiers

Comme relevé précédemment, dans ce domaine, il est indispensable de minimiser les investissements et ainsi les risques pour le canton. Une évaluation des différents "types" d'emprises a été faite pour déterminer celles susceptibles de devoir être acquises rapidement, c'est-à-dire dans le cadre du traitement des oppositions et avant le transfert du projet à la Confédération.

Les emprises agricoles et les emprises appartenant à des entités publiques ont, par exemple, été considérées comme "non urgentes" et pourraient être traitées ultérieurement par la Confédération.

A contrario, les emprises comprenant des immeubles de propriétaires privés, à caractère non commercial ou industriel, ont été admises comme devant être acquises à court terme par le canton.

En conséquence, et selon ces critères, un seul secteur a été identifié comme étant susceptible de devoir être acquis. Il s'agit du secteur du hameau du Col des Roches, composé d'une quinzaine de bien-fonds.

Estimation globale des coûts éventuels d'acquisitions:	CHF 6.000.000.–
---	------------------------

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 dépenses

La planification de ces dépenses se présente ainsi:

2011	1.000.000.–
2012	2.000.000.–
2013	2.600.000.–
2014	400.000.–
Total TTC	6.000.000.–

7.2 Financement

Comme décrit au chiffre 7.1 ci-dessus, la réalisation des acquisitions 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. A mesure que vous acceptez le complément de 2.870.000 francs sollicités pour des études complémentaires dans un rapport qui vous est présenté simultanément, le crédit d'engagement total s'élèverait à 12.870.000 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 1 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. Cette procédure est nécessaire puisque ce cas de figure n'entre pas dans le cadre du décret du Grand Conseil concernant l'affectation des crédits inscrits au budget des

investissements, du 8 décembre 2010. En effet cette disposition ne s'applique qu'à des crédits 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 du service des ponts et chaussées dans la planification financière roulante dès 2012 (cf. tableau ci-dessous).

	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Compte des investissements</i>					
Dépenses (tranches annuelles)	1.000.000	2.000.000	2.600.000	400.000	
<i>Compte de fonctionnement</i>					
Amortissements (10 ans)		100.000	300.000	560.000	600.000
Frais d'entretien					
Recettes liées					
Total		100.000	300.000	560.000	600.000
<i>Compte de financement</i>					
Solde (sans amortissements)	1.000.000	2.000.000	2.600.000	400.000	-

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 plus de 5 millions de francs doit être voté à la majorité de trois cinquièmes 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 financer les acquisitions de terrains et d'immeubles 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'un budget réservé aux acquisitions.

Bien que toutes les études et acquisitions soient à la charge du canton jusqu'au moment du transfert de la propriété de la H20 à la Confédération, le montant total de l'investissement cantonal, y compris, si besoin, l'entier du crédit d'acquisitions, reste modeste par rapport au coût global du projet. En l'occurrence, cet investissement représente 1,4% 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 6 millions de francs pour les acquisitions de terrains et d'immeubles 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,
décète:

Article premier ¹Un crédit complémentaire de 6.000.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour réaliser les études complémentaires nécessaires au règlement des oppositions et à l'acquisition de certains terrains et immeubles concernés par le projet.

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 12.870.000 francs.

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

Art. 2 ¹Un crédit supplémentaire de 1.000.000 de 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 "Acquisition de terrains et d'immeubles dans le cadre du projet autoroutier de la H20".

²Le crédit supplémentaire de 1.000.000 de 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. Le Conseil d'Etat reçoit tous les pouvoirs pour acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

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

Art. 5 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. 6 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. 7 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. 8 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,