Rapport de la commission des pétitions et des grâces au Grand Conseil
concernant
la pétition de M. Jean-Claude Schneider "Pétition H20", du 14 avril 2011

(Du 23 août 2011)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

Lors de ses séances des 9 juin et 23 août 2011 pour l'adoption de son rapport, la commission des pétitions et des grâces a examiné la pétition de M. Jean-Claude Schneider, du 14 avril 2011, intitulée "Pétition H 20", en présence de l'adjoint au chef du service juridique et du chef de l'office des routes cantonales.

Composition de la commission

Présidente:	M.	Daniel Haldimann, UDC
Vice-présidente:	M^{me}	Sylvie Fassbind-Ducommun, socialiste
Rapporteur:	M.	Jean-Daniel Burnat, libéral-radical
Membres:	M.	Serge Vuilleumier, socialiste
	M.	Jean-Claude Berger, socialiste
	M.	Michel Bise, socialiste
	M.	Alain Gerber, libéral-radical
	M.	André Obrist, libéral-radical
	M.	Etienne Robert-Grandpierre, libéral-radical
	M.	Luc Ducommun, SolidaritéS
	M^{me}	Valérie Leimgruber, Pop

2. PETITION

Le 14 avril 2011, M. Jean-Claude Schneider a déposé la pétition suivante:

> **Pétition H 20**
> *Je demande que le Grand Conseil puisse revoir ses décisions concernant le dernier tronçon de la H 20 en fonction des informations objectives contenues dans les documents ci-joints, jusqu'à ce jour incontestées, qui démontrent les avantages fonctionnels et financiers évidents du projet du Pont du Châtelot par rapport à celui du tunnel du Locle.*
> *Signé: Jean-Claude Schneider*
> *Documents annexés à la pétition: voir annexe 1*

3. AUDITION DE M. JEAN-CLAUDE SCHNEIDER

M. Schneider distribue un dossier (5 exemplaires). En annexes 1 et 2 au présent rapport, se trouvent des extraits dudit dossier, dont l'esquisse générale du projet et un texte résumant son projet et ses considérations générales.

Il explique que sa variante aurait un impact minime sur l'environnement puisque le départ du pont se ferait depuis un chemin pédestre qui descend au restaurant du Châtelot et qui va plus loin en direction de Biaufond. Tout le tracé se situerait dans la forêt. Le pont ne serait visible que depuis très peu de lieux parce que la vallée du Doubs est pratiquement parallèle au pont, ce qui fait qu'on ne le verrait qu'en arrivant juste dessous. Pour lui, c'est un point important à signaler parce que M. Nicati a dit qu'il était impossible de construire ce pont puisqu'il traverse une région protégée. Pour M. Schneider, avec sa variante, la différence est évidente en ce qui concerne les travaux à effectuer.

Il précise que les caractéristiques du pont ont été étudiées par M. Brühwiler qui est le directeur de tout le génie civil de l'EPFL et qui est venu un jour faire la visite des lieux avec lui et qui a fait lui-même ce projet de pont; ce n'est donc pas un projet d'un petit ingénieur quelconque.

De plus, M. Schneider fait remarquer que ce projet a été étudié par des gens d'en bas qui ne connaissent pas la région et que sa variante n'a pas vraiment été approuvée par l'OFROU.

Quant aux contacts avec la France, il informe qu'il a transmis tout son dossier au service territorial d'aménagement de Pontarlier car le canton lui avait signifié que la France ne voulait rien faire de ce côté-là. D'après lui, la France avait étudié le contournement de Morteau pour finir sur l'autoroute à 4 pistes du côté des microtechniques et on lui a affirmé de plusieurs parts que le nombre de véhicules passant par ce trajet était insuffisant pour justifier cette route à 4 pistes.

Sur territoire français, son projet se limiterait à un tunnel de 2km et théoriquement à la moitié du pont qui enjambe le Doubs.

Il signale qu'il a présenté son projet lors du Forum interparlementaire du 24 septembre 2009, à La Chaux-de-Fonds, où il disposait de 5mn pour le présenter et M. Brühwiler disposait de 5mn pour le pont. Une visite des lieux a été organisée avec la chaîne locale, ces Messieurs avec enthousiasme avaient parlé du raccourcissement d'un quart d'heure du trajet par rapport au projet des microtechniques, émission qui n'a pas plu à M. Nicati, selon ce qu'il a entendu à ce Forum.

4. AVIS DU CHEF DE L'OFFICE DES ROUTES CANTONALES

Il signale que, en tant chef de l'office des routes cantonales, il est en charge du projet H20.

Il fait mention de la lettre réponse envoyé en février 2010 à M. Schneider, concernant son projet (voir annexe 3). Il souhaite informer la commission des éléments suivants:

Le crédit voté par le GC à fin 2007 accordait un crédit de 4 millions de francs au Conseil d'Etat pour l'élaboration du dossier de la route principale H20 afin qu'il soit prêt à la construction au moment du reclassement de cette route dans le réseau des routes nationales.

Le réseau des routes nationales défini par le Conseil fédéral au début des années 1960 n'est plus d'actualité; il doit être étendu de quelque 350km. Seuls des axes de routes principales déjà existants vont être intégrés dans cette extension.

L'enjeu pour le canton est de pouvoir développer un projet qui serait prêt à être exécuté dès l'arrêté sur le réseau des routes nationales (ASRN) accepté. Le Conseil fédéral a déjà accepté l'extension du réseau dans le plan sectoriel des transports (volet routier). L'ASRN fera l'objet d'une votation en 2012 avec une entrée en vigueur au 1er janvier 2014. Si les Chambres fédérales acceptent ce nouvel arrêté, la H20 passerait dans le giron des routes nationales. Les travaux de réalisation ainsi que l'entretien de cet évitement de 8km environ seraient donc financés à 100% par la Confédération, pour un coût estimé à 930 millions de francs; c'est un investissement que le canton ne pourrait pas prendre à sa charge.

Plusieurs variantes ont été étudiées dans une "étude d'opportunité" et ont été mises en concurrence en tenant compte de plusieurs critères dont un rapport coût/utilité qui doit être le plus optimum. Le projet retenu l'a été en collaboration avec l'Office fédéral des routes qui l'a validé comme tracé optimal.

Concernant la pétition de M. Schneider, le chef de l'office des routes cantonales informe la commission de la manière suivante:

La proposition de M. Schneider – variante qui descend du Châtelot – a fait partie des 14 variantes évaluées dans l'"étude d'opportunité" et a été intégrée dans l'étude comparative. Elle n'a pas été retenue, car elle ne répondait pas à l'un des critères d'évaluation qui est l'attractivité des installations mises en place. Celle-ci consiste à calculer le trafic journalier moyen imaginable, évalué actuellement entre 18.000 et 20.000 véhicules/jour pour le projet retenu, alors qu'avec le projet de M. Schneider, environ 2000 véhicules/jour transiteraient par cet axe.

En réalité, son projet tient compte uniquement du trafic de transit, alors que le problème actuel concerne surtout le trafic dit local (trafic de rocade dans la ville de l'Ouest à l'Est du Locle (trafic interne) et du trafic de transit entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds et réciproquement). Son projet récupère uniquement une partie du bassin du versant de Franche-Comté, puisqu'il se trouve au Nord du Châtelot, et la liaison se fait entre les deux évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ne répondant ainsi pas du tout à l'évitement des deux villes.

Etant donné que le tracé proposé par M. Schneider n'est pas intégré dans l'axe H20 – axe qui a été défini comme route principale suisse et qui sera intégré dans le réseau des routes nationales dès l'acceptation par les Chambres fédérales – un changement législatif important serait indispensable au niveau de la Confédération afin de modifier l'axe H20 qui ne passerait plus par Neuchâtel – Chaux-de-Fonds – Le Locle – Col des Roches – Col de France, mais par un autre itinéraire à partir du Crêt-du-Locle pour se rendre en France.

5. AVIS DE LA COMMISSION

Les réflexions des membres de la commission sont résumées sous formes d'avantages et d'inconvénients pour les 2 projets précités, par des extraits repris en partie des propos du chef de l'ORCA et de M. Schneider.

5.1. Résumé des points évoqués favorables du projet NE H20

NE H20 : Bas-du-Reymond - tunnel de la Chaux-de-Fonds – giratoire des Alisiers – tunnel du Locle – Col des Roches

– L'axe H20 (Neuchâtel – Chaux-de-Fonds – Le Locle – Col des Roches – Col de France) a été défini comme route principale suisse depuis plus de 30 ans. Il sera certainement intégré dans le réseau des routes nationales dès l'acceptation par les Chambres fédérales (votation en 2012). Tous les travaux de construction et d'entretien

de cette future N20 seront alors pris en charge par la Confédération (ce que le canton ne pourrait pas se payer).

– Dans la mesure où le dossier du projet neuchâtelois (NE H20) sera exécutoire, il pourrait être alors réalisé prioritairement par la Confédération, par rapport à d'autres projets concurrents élaborés par d'autres cantons pour être aussi intégrés dans le RN.
– Le projet neuchâtelois réaménage cet axe en autoroute du giratoire du Bas du Reymond au Col des Roches. La partie Col des Roches – Col de France n'est pas retenue pour le moment car les Français ont d'autres priorités financières que des investissements sur le réseau routier dans cette région.
– Les études de ce projet ont été menées par le canton et ses mandataires en approbation avec les offices fédéraux concernés. 14 variantes dont celle de M. Schneider ont été évaluées selon les mêmes critères, et finalement celle NE H20 retenue.
– Ce projet, NE H20, a été mis à l'enquête publique et n'a eu qu'une trentaine d'oppositions.
– Ce projet permet de diminuer drastiquement le trafic pendulaire et de transit à travers les agglomérations du Locle et l'ouest de la Chaux-de-Fonds.
– Les communes du Locle et de la Chaux-de-Fonds ont approuvé ce projet NE H20.

5.2 Résumé des points évoqués défavorables du projet NE H20

– Le projet tel que mis à l'enquête, ne va pas jusqu'au Col de France. Ainsi, entre le Col des Roches et le Col de France, les problématiques du trafic ainsi que géologique et géométrique ne sont pour le moment pas prises en compte. Toutefois le projet sur ce tronçon est esquissé et réalisable. Il se situe en majeure partie sur le territoire français.
– De plus ce projet sur ce tronçon entre les 2 cols ne pourra se réaliser que si cet axe H20 est intégré au réseau des routes nationales. Ainsi la Confédération aura certainement plus de poids et de moyens pour discuter et convaincre leurs homologues français. Le tronçon actuel est toutefois praticable et une nouvelle douane y a été mise en service en juin 1993.

5.3. Résumé des points évoqués favorables du projet Schneider

PSCH : Le Crêt du Locle – tunnel du Crêt du Locle – Pont du Châtelot – Le Pissoux – tunnel du Barboux – Le Barboux

– Avant-projet d'une variante intéressante. Il a été intégré dans les 14 variantes qui ont été analysées avant le choix final du projet.
– Ce projet dessert du coté français un bassin de population intéressant mais différent et géographiquement plus étalé côté Nord Est, ce qui génère moins de trafic que du côté Pontarlier.

5.4. Résumé des points évoqués défavorables du projet Schneider

– Ce tracé ne correspond pas à l'axe des routes principales suisses.
– Ce tracé ne pourrait pas être intégré dans le réseau des axes des routes principales suisse, voire nationales sans un changement législatif important et long et niveau fédéral.
– Ce projet relie la RC 1320 (ancienne H20) et le Barboux. Il ne relie pas la future route nationale 20 (devrait passer encore sous ou sur le train) et arrive en France sur une route départementale qui n'est pas faite pour recevoir un trafic plus important.

– Une grande partie de ce projet est sur territoire français et n'est donc pas réalisable si les français ont d'autres priorités que de financer des routes dans cette région, ce qui est le cas. Le projet seul sur le côté suisse s'arrête au milieu du Doubs!
– Le pont est long et dans un couloir soumis aux vents et à l'humidité. En hiver, il devra subir un entretien approprié et coûteux. Une douane supplémentaire devrait encore être implantée.
– Ce projet draine peu de trafic, ne règle vraiment pas le problème du transit au Locle et ne décharge pas l'agglomération de La Chaux-de-Fonds des véhicules qui la traversent.
– Les autorités communales du Locle et de La Chaux-de-Fonds n'approuvent pas ce projet.

6. CONCLUSIONS

Les membres de la commission approuvent les avantages et inconvénients des points évoqués ci-dessus. Par contre, ils n'ont pas la compétence de remettre en question les aspects techniques du choix du projet définitif. Ils sont d'accord de reconnaître que les études ont été bien menées et avec diligence. Le projet présenté par les ingénieurs du canton et leurs mandataires a été approuvé par les Offices fédéraux concernés et les autorités locales.

Du point de vue de la politique générale, les membres de la commission soutiennent le fait que le canton fait tout pour maintenir un projet qui soit suffisamment étudié et approuvé par les instances fédérales. Ceci dans les meilleurs délais, pour que les Chambres fédérales acceptent de l'intégrer dans le nouvel arrêté sur les routes nationales (mis en votation en 2012). Dans le d'un refus par le parlement, aucun projet de cette envergure ne pourrait un jour se voir réaliser dans le haut du canton.

Pour conclure, dans les quatre possibilités offertes par l'article 14 de la loi sur le droit de pétition (LDPé) qui sont:

a) en y donnant suite, en tout ou en partie;
b) en refusant d'y donner suite;
c) en la déclarant irrecevable;
d) en procédant à son classement,

la commission se détermine pour le refus d'y donner suite par 6 voix et une abstention, et propose au Grand Conseil d'en faire de même.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité des 7 membres présents, le 23 août 2011.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 23 août 2011.

Au nom de la commission
des pétitions et des grâces:

Le président,	*Le rapporteur*
D. HALDIMANN	J.-D. BURNAT

ANNEXES **Annexe 1**

Documents joints à la pétition de M. Jean-Claude Schneider

Dernier tronçon de la H 20: La Confédération devrait-elle investir près de 400 millions pour un projet incohérent impose par l'Etat?

Le centre de gravité de l'agglomération La Chaux-de-Fonds – Le Locle se situe **près du Crêt-du-Locle** et celui du bassin de son personnel frontalier du côté **français entre Les Fins et le Barboux**. Pour les relier, nous avons actuellement à l'Est la route "touristique" par Biaufond et à l'Ouest la route qui traverse les villes de Morteau et du Locle. **Ces deux routes ne répondent plus aux besoins actuels**.

En septembre 2008, nous avons présenté le projet du Pont du Châtelot qui relierait **en direct** le Barboux au Crêt-du-Locle **en diminuant de 7 km** la longueur de la route des Microtechniques et en permettant à la majorité des frontaliers de gagner jusqu'à **une heure par jour** sur leurs déplacements (figure 1, 1' et 3).

Pour le **pont lui-même** (figure 2), c'est le directeur du génie civil de l'EPFL, le **Dr. Eugen Brühwiler**, spécialiste reconnu internationalement, **qui a piloté lui-même le projet après une visite du site** et qui est venu le présenter au Club 44. Pour **le tunnel du Crêt-du-Locle**, c'est aussi un professeur de l'EPFL, **André-Gilles Dumont** (natif des Taillères) qui en a **optimisé le tracé**.

Puisque ce projet serait un complément aux liaisons actuelles qu'il ne modifierait en rien, il **améliorerait immanquablement** l'ensemble de notre réseau routier transfrontalier alors que **celui qui a été présenté en novembre 2010 par l'Etat se limiterait à la traversée du Locle** et **sacrifierait l'autoroute actuelle** depuis le Crêt-du-Locle (figure 4), d'où une **détérioration certaine** de la liaison principale entre les deux villes.

En effet, en ajoutant sur le plan de la jonction du Crêt-du-Locle le flux des véhicules, on constate que la nouvelle autoroute entre cette jonction et l'entrée du Locle serait **remplacée par une route à 2 voies** sur laquelle **s'ajouterait un trafic de délestage sans lequel l'utilité du tunnel serait remise en cause**. Pour cela, les initiateurs proposent pour atteindre les quartiers Est ou Ouest de la ville en évitant son centre:

- **Depuis le Crêt-du-Locle, aller au Col-des-Roches** par le tunnel et revenir vers l'Ouest (allongement du trajet: 4 km, donc 8 km aller et retour pour les pendulaires),
- **Depuis le Col-des-Roches, monter au Crêt-du-Locle** par le tunnel et revenir vers l'Est (allongement du trajet: 6 km, donc 12 km aller et retour pour les frontaliers).

Combien de pendulaires ou de frontaliers accepteraient pour justifier ce tunnel de **parcourir environ 2000 km de plus par année?**

La figure 6 montre **le développement de Morteau, des Fins et des Villers** entre **1974** (période de l'élaboration du mandat pour la modernisation de la H 20) et **2007**. Ce développement se poursuivra naturellement vers le Nord pour des raisons géographiques, ce qui augmente le nombre d'usagers qui seraient plus près de la route qui conduit au Pont du Châtelot. Elle indique aussi que depuis Morteau et les Villers, le trajet jusqu'au Crêt-du-Locle (C. du L.) serait de **longueur équivalente** par le Pont ou par la route actuelle mais plus roulant par le Pont.

Pour tout le Plateau de Maîche, les distances seraient plus courtes par le Pont, de 7 km pour les Fins, et de 11 km pour Maîche par rapport à l'itinéraire de Biaufond à 21 km pour Le Barboux. Par conséquent, en se basant sur la réalité naturelle qui veut que pour leurs déplacements journaliers, les usagers choisissent l'itinéraire qui leur prend le moins de temps, on peut donc affirmer que pratiquement tous les frontaliers, sauf ceux qui travaillent à l'Ouest du Locle, passeraient par le Pont du Châtelot plutôt que par le Tunnel du Locle. Les seuls qui passeraient encore Le Locle uniquement en transit seraient des habitants des communes des Brenets, de la Brévine et du Cerneux-Péquignot.

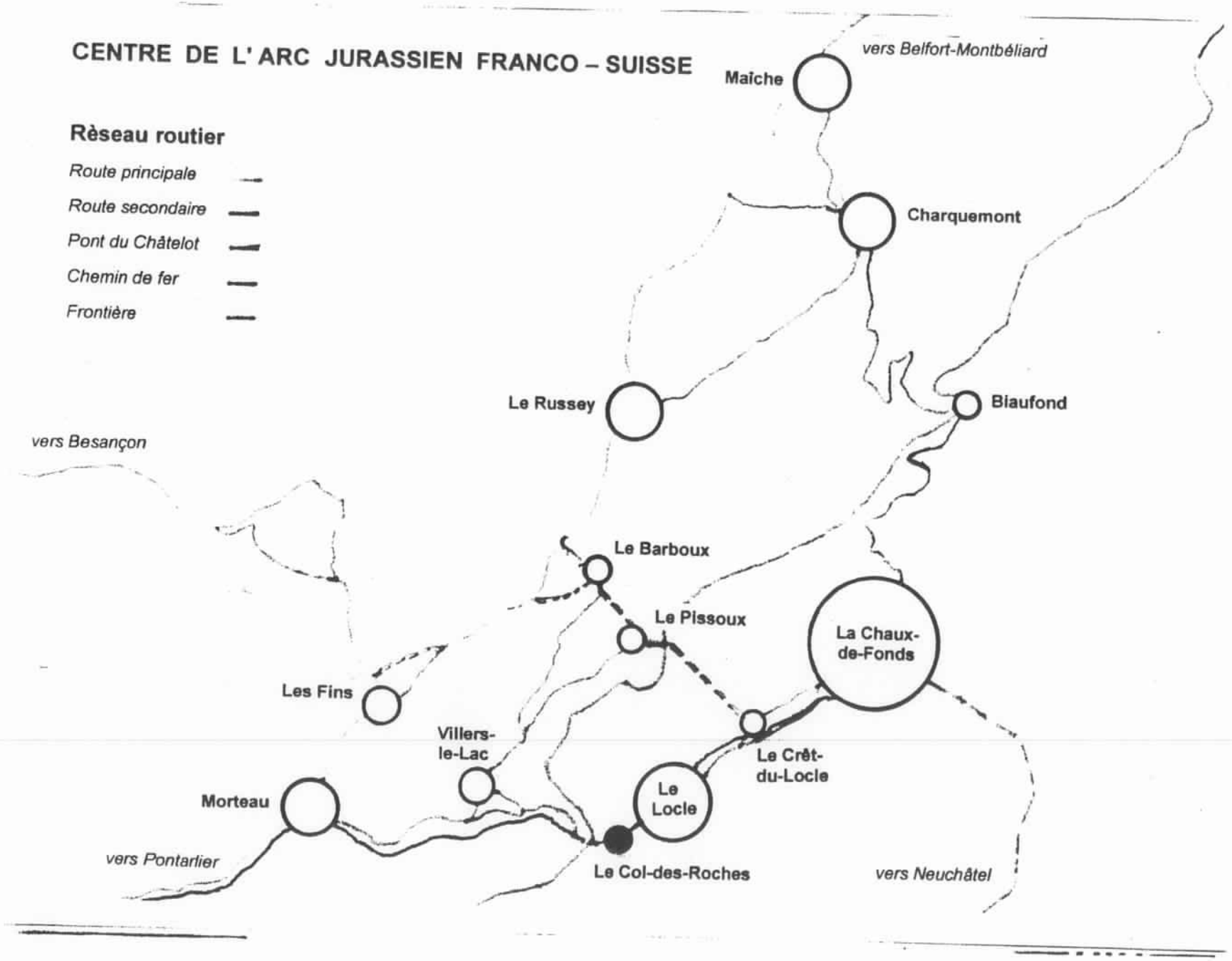
Nos diverses études mettent encore en valeur les avantages pratiques suivants engendrés par ce Pont et jamais démentis par nos autorités:

- Permettre une liaison de **transports publics** par des navettes entre les parkings du Barboux et du Pissoux jusqu'à la gare du Crêt-du-Locle où elles rejoindraient le RUN,
- Diminuer le trafic de la **liaison problématique par Biaufond** et celui du **nord de La Chaux-de-Fonds** qui lui est lié,
- **Diminuer durablement la pollution** par une économie de l'ordre de **deux millions de litres de carburant par année** en fonction des trajets plus courts,
- Un projet **moins onéreux** puisqu'en considérant le prix du pont lui-même comme équivalent à celui des travaux du Crêt-du-Locle, on **économiserait** celui de **l'ensemble des travaux du Col-des-Roches** avec sa vingtaine de bâtiments à acheter et à démolir et son tunnel d'accès à la route des Brenets, soit probablement entre 50 et 100 millions de francs,
- Une **durée des chantiers plus courte de deux à trois ans** grâce à la suppression des travaux du Crêt-du-Locle et du Col-des-Roches pour les entrées du tunnel du Locle,
- **Pratiquement aucune nuisance pour le trafic actuel** puisque à l'exception des 100 m pour l'entrée du tunnel du Crêt-du-Locle, les chantiers du Pont seraient en dehors du réseau routier existant.

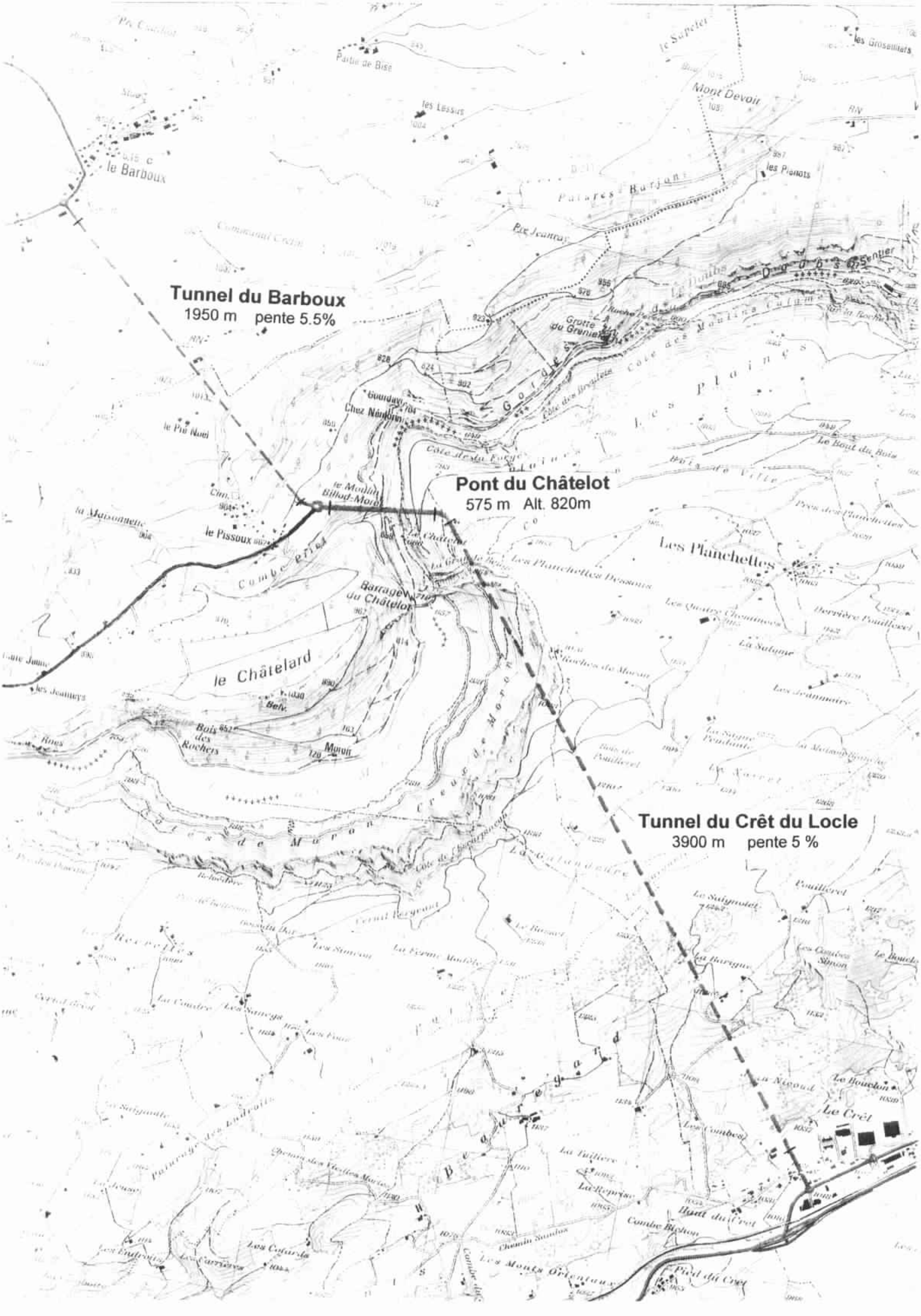
Signalons finalement que, si à long terme, l'allégement de la circulation au Locle s'avérait insuffisant, nous avons proposé **un tunnel de 1,2 km** entre la Croisette et la rue Klaus qui serait réalisable et **beaucoup plus efficace que celui du projet actuel** puisqu'il ne se limiterait par un seul trafic de transit mais permettrait aussi aux Loclois d'éviter le centre ville (figure 5). Son coût serait probablement équivalent aux économies mentionnées plus haut pour le Col-des-Roches.

Avril 2011

Signé: Jean-Claude Schneider


CENTRE DE L'ARC JURASSIEN FRANCO – SUISSE
Rèseau routier
Route principale
Route secondaire
Pont du Châtelot
Chemin de fer
Frontière
vers Belfort-Montbéliard
Maîche
Charquemont
Le Russey
Blaufond
vers Besançon
Le Barboux
Le Pissoux
La Chaux-de-Fonds
Les Fins
Villers-le-Lac
Le Crêt-du-Locle
Le Locle
Morteau
vers Pontarlier
Le Col-des-Roches
vers Neuchâtel

Annexe 2


Tunnel du Barboux
1950 m pente 5.5%
Pont du Châtelot
575 m Alt. 820m
Tunnel du Crêt du Locle
3900 m pente 5 %
le Barboux
les Lessus
Mont Devoir
les Groseilliers
les Planots
Pré Jeanray
Grotte du Grenier
Chez Nandrin
le Pré Noel
le Moulin Billod-Morel
la Maisonnette
le Pissoux
Combe Prise
Barrage du Châtelot
le Châtelard
Bois des Rochers
Moron
Les Planchettes
Les Planchettes Dessous
Le Bout du Bois
Derrière Pouillerel
La Saigne
Pouillerel
Les Combes Simon
Le Boucton
Le Crêt
Les Combes
La Tuilière
La Reprise
Haut du Crêt
Combe Bichon
Pied du Crêt
Les Monts Orientaux
Les Cafards
Les Endroits
Les Carrières
Les Roches de Moron

ne.ch
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL

Annexe 3

DEPARTEMENT DE LA GESTION DU TERRITOIRE
SERVICE DES PONTS ET CHAUSSEES
OFFICE DES ROUTES CANTONALES

Monsieur Jean-Claude Schneider
Plaisance 12
2300 La Chaux-de-Fonds

N/REF.: HPA/SCN B 3.1-20.1/20348

Neuchâtel, le 8 février 2010

Etudes H20 – Liaison Col-des-Roches – Bas du Reymond

Monsieur,

Nous venons répondre à votre courrier du 25 novembre 2009, sans pouvoir pour autant donner suite favorable à votre sollicitation de vouloir nous rencontrer et ceci pour les raisons que nous allons développer ci-après.

M. Cuche avait déjà mentionné dans son courrier du 8 avril 2009 que nous n'allions pas, pour la suite des études, pouvoir retenir vos idées, votre projet ne tenant pas compte de l'ensemble de la problématique de la résolution de la gestion de circulation dans le haut du canton.

En particulier le tracé que vous proposez de coïncide nullement avec l'extension du réseau des routes nationales tel que défini dans le plan sectoriel des transports, accepté par le Conseil Fédéral.

De surcroît, votre tracé est pour une bonne partie sur territoire français et contacts pris avec le département du Doubs, les priorités d'investissements ne sont pas dans le développement de leur réseau routier.

L'axe que vous avez défini ne pourrait collecter qu'une partie du trafic de transit traversant Le Locle, le bassin d'usagers étant localisé majoritairement à l'ouest direction Morteau et Pontarlier, un détour kilométrique par la D437 perdrait de son attractivité. D'autre part, votre tracé ne capte aucunement le trafic origine-destination et le trafic interne qui sont une source importante des mouvements comptabilités lors de l'enquête de trafic réalisée au printemps 2008.

Par ailleurs, le concept que vous développez ne résout pas le problème de la ville de La Chaux-de-Fonds dont le centre ville est également saturé aux heures de pointes. Une décharge de celui-ci permettrait de redistribuer l'espace routier au bénéfice des transports publics, des piétions et des cyclistes et ainsi de revaloriser l'espace urbain.

Le trafic en provenance du Jura et du Jura Bernois doit également faire partie de la réflexion globale de la gestion de la mobilité dans la localité de La Chaux-de-Fonds.

Le transfert modal sur le TransRun par des interfaces soigneusement positionnés n'est avec un tracé perpendiculaire à l'axe ferroviaire simplement pas imaginable.

Nous pourrions encore développer de nombreuses raisons venant étayer le fait que votre projet ne remplit pas les objectifs techniques et politiques en matière de gestion de la mobilité. Mais il n'est nullement dans nos intentions de vouloir mésestimer le fruit de vos réflexions et c'est pourquoi votre projet a été intégré dans l'étude d'opportunité du projet H20. Il sera évalué selon les critères habituels du développement durable sur les aspects économique, environnemental et social au même titre que les quelques 12 autres tracés alternatifs qui font partie de l'analyse.

Vous comprendrez que dans ces conditions il n'est nullement nécessaire de vous rencontrer pour partager votre point de vue, votre projet nous étant suffisamment connu.

Conscients que nous ne répondons pas à satisfaction à vos attentes, nous vous prions cependant de recevoir, Monsieur l'expression de nos salutations distinguées.

Le chef
de l'office des routes cantonales

Copies: Département de la gestion du territoire, M. Claude Nicati
Service des ponts et chaussées, M. Nicolas Merlotti, ingénieur cantonal
Office des routes cantonales, M. Pascal Hirt, chef du projet