

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 6 mai 2019)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de décret portant octroi
d'un crédit d'engagement sexennal de 14'300'000 francs
pour l'assainissement routier de la H10***La commission parlementaire Mobilité,*

composée de M^{mes} et MM. Philippe Loup, président, Laurent Schmid, vice-président, Cédric Dupraz, rapporteur, Johanne Lebel Calame (*en remplacement de Carole Bill*), David Moratel, Laurent Duding, Mauro Vida, Daniel Geiser (*en remplacement de Pierre-Alain Wyss*), Hans Peter Gfeller, René Curty, Bruno Cortat, Nicolas Ruedin, Johanna Lott Fischer, Sera Pantillon et Mikaël Dubois (*en remplacement de Didier Calame*),

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil:***Commentaire de la commission**

La commission a traité le rapport 19.010 lors de sa séance du 13 juin 2019. M. Laurent Favre, conseiller d'État et chef du DDTE et le chef de l'office de l'entretien (OENT) ont présenté les enjeux et le crédit d'engagement demandé. Cette présentation est annexée au présent rapport.

Mobilité 2030

En lien avec la stratégie « Mobilité 2030 », acceptée par le peuple en février 2016, cet investissement s'inscrit dans la continuité des grands chantiers ferroviaires ou routiers dont bénéficiera le canton ces prochaines années. La commission, dont les prérogatives portent sur les affaires liées aux routes, aux transports publics et à la mobilité douce, a passé en revue l'état d'avancement des différents projets. Elle a relevé et salué les investissements, tant cantonaux que fédéraux, qui devraient être alloués au canton de Neuchâtel et par là même les perspectives de développement du canton pour les futures décennies.

H10 : 40 km, dont 21. 4 km d'assainissement

Le crédit d'engagement sexennal proposé de 14'300'000 francs (TTC) s'inscrit dans une volonté de maintenir la fonctionnalité et la valeur du réseau de la H10 estimée à 150 millions de francs. Elle couvre une longueur d'environ 40 km, soit des Verrières à l'entrée de Neuchâtel, en passant par les communes du Val-de-Travers, Rochefort, Corcelles et Peseux¹, dont 21.4 km feront l'objet d'un assainissement. Les modalités d'intervention sont multiples, en lien avec l'état d'usure et de vétusté des différents tronçons mais aussi les besoins d'investissements en matière de mobilité douce et de lutte contre le bruit routier. Il est à noter que les causes de l'état d'avancement de la détérioration de la chaussée sont elles aussi diverses (altitude, charge de trafic ...). Reste que, depuis une décennie,

¹ Concernant la commune de Peseux, qui connaît un trafic particulièrement conséquent et problématique, celle-ci bénéficiera d'investissements ponctuels, notamment en matière de modération de la circulation, et ce en coordination avec les autorités communales. La concrétisation d'un projet de contournement est potentiellement évaluée à l'horizon 2035-2040.

l'évolution globale du trafic journalier sur cet axe est en augmentation². En matière d'accidentologie, une étude de sécurité basée sur les méthodes de l'OFROU a été menée pour définir les zones à traiter particulièrement.

Mobilité douce

La commission a également été attentive au développement de la mobilité douce, constituant l'un des quatre piliers de la stratégie « Mobilité 2030 ». Ainsi, la piste cyclable actuelle épousant les contours de l'Areuse et étant en conformité avec le PDCMC³, une généralisation de ce type d'infrastructure sur l'ensemble du tronçon n'a pas été retenue.

Au niveau de la mobilité pédestre, des aménagements devraient être ponctuellement réalisés, comme par exemple à proximité du tunnel de La Clusette. D'autres aménagements sont en discussion avec les autorités communales. Par ailleurs, l'assainissement de la Clusette – par la création d'une galerie de sécurité – permettra le transit de la mobilité douce de manière sûre.

Complémentarité des crédits

La commission a aussi relevé les difficultés résultant du processus de sectorisation par nature des travaux routiers. En effet, l'impact financier global peut se révéler peu perceptible, en raison de l'accumulation de crédits différenciés sur un seul et même tronçon. Ainsi, la route principale entre les Verrières et Peseux bénéficiera en toute ou partie, ces prochaines années, de différents crédits d'engagement inscrits dans les rapports suivants :

- **17.010** Rapport du 8 mars 2017 à l'appui : a) d'un projet de loi sur la mobilité douce (LMD) ; b) d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 5 millions de francs pour la première étape de réalisation des itinéraires cyclables ;
- Divers crédits communaux pour les réaménagements en localité, tant au niveau des conduites que des aménagements urbains pour valoriser l'intérieur des localités. En partie, ces crédits font aussi l'objet de soutien par le biais de la politique d'agglomération.
- **18.031** Rapport du 22 août 2018 à l'appui d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 39'100'000 francs destiné aux études et travaux relatifs à l'assainissement et à la sécurisation du tunnel de La Clusette.
- **18.036** Rapport du 19 septembre 2018 à l'appui : a) d'un projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 8'288'000 francs lié à la protection contre le bruit routier aux abords des routes principales suisses.

Cette multiplication des crédits s'explique par les principes de répartition qui prévalent, tant sur la nature des interventions (bruit, entretien constructif, mobilité douce), que sur les sources de financement, voire les différents maîtres d'ouvrage (canton, commune, société tierce). Les différents crédits doivent être considérés comme complémentaires.

Incidences financières

Sur le plan financier, rappelons que ce crédit, qui couvrira une période de six ans, est au bénéfice d'une subvention fédérale de 60% du montant total. Ainsi, sur un crédit d'engagement de 14'300'000 francs (TTC), 8'580'000 francs de recettes sont attendues, portant le montant net à charge de l'Etat de Neuchâtel à 5'720'000 francs. En conformité avec la LFinec, les taux d'amortissement fluctuent quant à eux entre 2%, 10% et 20% selon la nature des objets (travaux, études...).

En conclusion, la commission a salué cet investissement sur cet axe historique, reliant le territoire neuchâtelois à la France voisine. La participation fédérale à hauteur de 60%

² Par rapport à l'évolution de la charge de trafic en page 7, une erreur s'est glissée sur les années 2014 à 2016. Toutefois, la tendance à la croissance est confirmée.

³ *Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable* du 24 février 2017.

permet de limiter l'impact financier et de maintenir la valeur du réseau. Il permet aussi d'éviter à terme des travaux plus coûteux, sur les fondations mêmes de la route.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret tel qu'il est présenté par le Conseil d'État.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

À l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 4 juillet 2019

Au nom de la commission Mobilité :

Le président,
P. LOUP

Le rapporteur,
C. DUPRAZ