



**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil**

à l'appui

**d'un projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 6'854'000 francs pour le remplacement du passage supérieur CFF de Malakoff dans le cadre du projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18**

(Du 15 avril 2020)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

**RÉSUMÉ**

*Depuis la construction du boulevard de la Liberté (1963-1964), la route principale suisse H18 reliant Bâle à La Chaux-de-Fonds traverse le centre historique de la ville. Un trafic journalier moyen (TJM) de plus de 22'000 véhicules emprunte cet axe qui, à l'avenir, doit être désengorgé pour redonner au centre-ville un espace urbain de qualité.*

*Le présent rapport a pour but de solliciter un crédit de construction pour le remplacement du passage supérieur (PS) CFF de Malakoff, qui sera un maillon essentiel du futur évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18.*

*En 2021, la ligne ferroviaire reliant Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds sera mise hors service pour d'importants travaux d'assainissement que mèneront les CFF sur leur infrastructure. Durant cette fermeture d'environ 8 mois, une opportunité unique permettrait au canton de remplacer l'ouvrage actuel de Malakoff sans trafic ferroviaire aucun, ce qui simplifierait notablement les travaux envisagés. Il découlerait de cette opportunité un gain important en termes de durée et de coûts de construction. De plus, aucuns frais relatifs aux bus de remplacement pour la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ne seraient à charge du canton, ce qui représente une économie de plusieurs centaines de milliers de francs.*

*Le crédit sollicité permettra de financer les études et la réalisation du remplacement de l'ancien ouvrage. Un crédit d'un montant brut de 6'854'000 est sollicité. Une participation des CFF à hauteur de 2,37 millions de francs est prévue, ainsi que le subventionnement de ce qui concerne la mobilité douce par le projet d'agglomération à hauteur de 366'000 francs. Au final, après déduction des contributions forfaitaires reçues de la Confédération pour les routes principales suisses (60% sur le solde, après déduction des autres participation et subventionnement), le montant net à charge de l'État de Neuchâtel se monte à 1'647'200 francs pour les années 2020 et 2021.*

## 1. INTRODUCTION

En raison de charges de trafic élevées, la ville de La Chaux-de-Fonds est confrontée à des problèmes récurrents de circulation aux heures de pointe. Les routes sont alors congestionnées, conduisant à l'utilisation abusive des rues de quartier, péjorant la qualité des transports publics qui restent bloqués dans le trafic, dégradant les conditions de sécurité, principalement pour les cycles et les piétons, ainsi que les conditions environnementales de pollution de l'air et sonore.

Afin d'apporter une réponse à cette situation, une étude d'opportunité a été menée et a prouvé le bienfondé d'un évitement de la ville par l'est. Parmi plusieurs variantes, le tracé retenu et le choix de ses points d'accrochage au réseau actuel répondent de manière optimale au désengorgement du centre-ville. Cette variante présente la meilleure capacité de captation du trafic de transit en provenance ou à destination du Jura, de Berne ou de la France (Biaufond), ainsi que d'une partie du trafic d'échange des quartiers nord de la ville et du site hospitalier des montagnes, tout en respectant les conditions et les réglementations environnementales.

Le projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds prévoit ainsi un nouveau tracé de la route principale suisse H18. Celui-ci prend son origine au nord de la ville, sur la rue du Collège, au lieu-dit « Pré de la Ronde », pour se terminer au sud au giratoire du Bas-du-Reymond. Le tronçon situé entre la rue du Collège et la rue de l'Hôtel-de-Ville, à la hauteur du vallon des Petites Crosettes, est principalement constitué d'un tunnel d'environ 1'200 m de long. Au nord, il débute en plongeant sous la rue Fritz-Courvoisier, passe sous le quartier des Arêtes et ressort de terre dans le vallon des Petites Crosettes. S'en suit un tronçon à ciel ouvert qui rejoint la rue de l'Hôtel-de-Ville à la hauteur du passage sous la voie ferroviaire reliant le Jura bernois. La suite du tracé emprunte l'actuelle rue de l'Hôtel-de-Ville pour rejoindre le giratoire du Bas-du-Reymond.

Au nord de Pré de la Ronde, le projet d'évitement se voit complété par un nouveau tronçon de la RC168 Biaufond – La Chaux-de-Fonds, qui empruntera la rue de la Pâquerette en lieu et place de rejoindre le centre-ville par la rue de la Charrière comme cela est actuellement le cas. Le projet conduira, à terme, à dessiner un réseau routier cantonal en périphérie de la ville, ce qui permettra aux autorités communales de disposer d'une plus grande latitude dans le développement de leur politique de mobilité (voir annexe 1).

Le Grand Conseil neuchâtelois a accordé en 2016 un crédit d'étude et d'acquisitions de terrains de 6'900'000 francs pour élaborer le projet de la variante retenue, afin de le mettre à l'enquête publique et de le rendre exécutoire, soit au bénéfice d'une décision finale d'approbation concernant les plans d'aménagement et l'étude d'impacts sur l'environnement, toute opposition traitée.

Le futur tracé de la H18 par la rue de l'Hôtel-de-Ville croise deux ouvrages ferroviaires. Le passage supérieur CFF des Petites Crosettes supporte la ligne 225 La Chaux-de-Fonds – Bienne exploitée par les CFF. Celui de Malakoff, situé à proximité du giratoire du Bas-du-Reymond, est franchi par la ligne 222 La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel et par la ligne 223 La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, exploitées respectivement par TransN et les CFF. Ces deux franchissements ferroviaires de la rue de l'Hôtel-de-Ville présentent des gabarits routiers contraints qui ne permettent pas un croisement aisé des véhicules, en particulier lorsqu'il s'agit de poids lourds ou de bus. L'absence de place pour accueillir la mobilité douce, piétons et cycles, dans des conditions de sécurité et de confort acceptables est plus problématique encore, alors que ce tronçon fait partie intégrante de l'itinéraire national numéro 7 de cyclotourisme reliant Bâle à Nyon. Même indépendamment du projet de contournement est de la ville par la H18, ces franchissements devraient être entièrement réaménagés en y intégrant les gabarits nécessaires au trafic motorisé ainsi qu'à la mobilité douce (voir annexe 2).

## **2. OPPORTUNITÉ ET ORGANISATION DES PROCÉDURES DE MISE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Les CFF prévoient en 2021 l'assainissement de la ligne ferroviaire allant de La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel. Ces importants travaux obligeront à mettre la ligne hors service à partir de mars à novembre cette année-là, mise hors service qui offre une opportunité à saisir pour ce qui concerne la réalisation du projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds. En effet, les réfections d'ouvrages ferroviaires se heurtent habituellement à la difficulté de devoir maintenir les trafics ferroviaire et routier. Dans le cas d'espèce, l'utilisation de procédés techniques particuliers, par exemple avec l'utilisation de ponts provisoires, est possible mais onéreuse, même si ces procédés sont complètement maîtrisés. Le coût de construction peut ainsi pratiquement doubler par rapport à une réalisation de l'ouvrage sans trafic ferroviaire. Pour la construction du nouveau passage supérieur (PS) de Malakoff, une fenêtre temporelle a été trouvée, entre mars et août 2021, puisque les CFF doivent de toute façon interrompre l'exploitation ferroviaire et mettre en place un système de bus de remplacement. TransN, qui utilise aussi cet ouvrage pour la ligne desservant les Ponts-de-Martel, mettra aussi celle-ci hors service durant cette période. Un service de substitution sera mis en place avec des bus de remplacement entre La Chaux-de-Fonds et La Sagne-Église, mais dans ce cas, les bus de remplacement seront à charge du projet. A noter que les travaux de remplacement du passage supérieur de Malakoff pourront être réalisés en maintenant le trafic routier, à l'exception de l'opération de déconstruction planifiée sur un week-end.

La mise à l'enquête publique d'un projet d'infrastructure aussi important que celui de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds est une procédure sujette à oppositions, avec voies de recours. Il est ainsi difficile de fixer un terme définitif à une telle procédure. Afin de s'affranchir d'oppositions à l'ensemble du projet d'évitement, qui demandent du temps pour être traitées, une procédure propre au PS de Malakoff a été menée. Ainsi, il a été en fait procédé à deux procédures de mise à l'enquête publique en 2019, soit :

- mise à l'enquête publique du PS de Malakoff entre le 5 avril et le 10 mai 2019 ;
- mise à l'enquête publique de l'évitement est entre le 7 juin et le 8 juillet 2019.

La première procédure a fait l'objet de deux oppositions dont une a été traitée et l'autre est en cours de finalisation. Quant à la seconde procédure, ce sont quelques trente oppositions qui ont été déposées, dont l'une regroupant un collectif de quartier ; elles sont en cours de traitement, plusieurs d'entre elles étant déjà résolues.

## **3. DEMANDES DE CRÉDITS**

Après l'obtention du crédit d'étude en 2016, il s'agit maintenant de requérir le financement nécessaire à la réalisation de l'évitement. De manière similaire aux procédures d'enquête, l'obtention du financement des travaux se fait en deux demandes de crédit. Le crédit de réalisation du PS de Malakoff est sollicité au travers du présent rapport, pendant que se poursuit le traitement des oppositions sur l'ensemble du projet, hors PS de Malakoff, afin d'en définir les charges et l'estimation d'éventuels coûts à prendre en compte. Cette seconde demande de crédit devrait être soumise à votre Autorité en fin d'année 2020.

## 4. DESCRIPTION DU PROJET

### 4.1. Ouvrage actuel

L'ouvrage existant, propriété des CFF, est constitué d'une voûte biaisée en maçonnerie, reposant sur des piédroits maçonnés directement fondés sur du rocher. La route de l'Hôtel-de-Ville passant sous l'ouvrage est composée de 2 voies de circulation représentant une largeur totale de 5.85 m, ainsi que d'un trottoir de 1.00 m de large. La plateforme ferroviaire compte une largeur de 7.55 m et comprend la voie normale des CFF additionnée de la voie métrique de TransN (voir annexe 3).

### 4.2. Projet

Le futur PS de Malakoff est une structure de type cadre en béton armé, fondée sur le rocher ou un remblai en place et des semelles superficielles. Cette structure est composée de deux travées inégales biaisées, avec un mur intermédiaire permettant de séparer physiquement le trafic motorisé et la mobilité douce. La travée dévolue à la route comporte un gabarit de trois voies de circulation sous les voies ferroviaires. Elle est située à l'emplacement du passage actuel, avec un élargissement côté sud. La travée nord, destinée à la mobilité douce, compte une largeur fortement variable permettant la séparation des flux de mobilité douce. Les murs de l'ouvrage bordant la chaussée routière sont munis de parements anti-bruit, réduisant l'effet de réflexion du son contre ces éléments verticaux.

L'élargissement de la chaussée en est nécessite la construction d'un mur de soutènement dans le prolongement de la culée sud de l'ouvrage, pour permettre le maintien du chemin piétonnier actuel surplombant la rue de l'Hôtel-de-Ville. L'escalier existant menant de la rue de l'Hôtel-de-Ville à la route de l'Orée du Bois devra être démoli. Il sera reconstruit contre le mur d'aile du passage supérieur (voir annexe 4).

L'ensemble du projet a été examiné sous l'angle de sa compatibilité avec les données connues, à ce jour, du projet de ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Les gabarits nécessaires et le tracé, tant en plan qu'en profil en long, sont compatibles sans réserve avec le projet en question.

### 4.3. Devis estimatif

L'estimation des coûts pour le remplacement du PS de Malakoff, tenant compte des offres de prestations des CFF et de TransN, est la suivante :

	<b>Construction</b>	<b>Acquisitions</b>
1. Démolition et reconstruction de l'ouvrage	2'450'000.—	
2. Travaux génie civil, route, trottoirs et MD	750'000.—	
3. Travaux ferroviaires et mesures liées	1'745'000.—	
4. Acquisitions et indemnités		320'000.—
<i>Sous-total 1</i>	<u>4'945'000.—</u>	<u>320'000.—</u>
5. Régies, divers et imprévus (env. 10% sur les positions 1, 2 et 3)	494'000.—	
6. Honoraires des spécialistes technique ferroviaire	100'000.—	

7. Honoraires pour projet et réalisation (15% des positions 1 et 2 et prorata de 5)	528'000.—	
<i>Sous-total 2</i>	<u>6'067'000.—</u>	<u>320'000.—</u>
TVA 7.7%	467'000.—	
<i>Total</i>	<u>6'534'000.—</u>	<u>320'000.—</u>
<b>Total TTC construction et acquisitions</b>		<b>6'854'000.—</b>

La participation des CFF s'élève à 2,37 millions de francs, alors que la mobilité douce pourra bénéficier d'une subvention issue du programme d'agglomération de 311'000 francs liée à l'ouvrage et à une subvention de 55'000 francs HT liée aux cheminements.

Ces études et travaux concernant une route principale suisse, une part provenant des contributions forfaitaires reçues de la Confédération pour ces routes peut leur être affectée, ce qui permet de couvrir 60% des coûts. Ainsi, ce sont 2'470'800 francs qui viennent en diminution du montant global après déduction des subventions du programme d'agglomération et de la participation des CFF, ramenant à 1'647'200 francs le montant net restant à charge du canton.

## 5. CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL

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

## 6. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

### 6.1. Présentation comptable du projet

Ce projet présente une particularité qui impacte la présentation comptable du projet. Alors que l'État conduira les travaux et comptabilisera l'entier des dépenses et des recettes (subventions et participation des CFF), l'ouvrage d'art restera propriété des CFF. De ce fait, les dépenses (hors acquisitions de terrains) devront être considérées comme des subventions d'investissement.

En résumé :

+ Acquisition de terrain	320'000.-		
+ Subvention d'investissements	6'534'000.-		
- Participation des CFF		2'370'000.-	
- Subventions fédérales (projet d'agglomération)		366'000.-	
- Contributions du fonds routes principales suisses		2'470'800.-	
<b>Total net</b>			<b>1'647'200.-</b>

## 6.2. Planification financière

Les travaux couverts par le crédit de 6'854'000 francs s'étendent sur une durée de deux ans.

Incidences financières liées au crédit d'engagement (CHF)	Total	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Compte des investissements</b>						
<b>Dépenses</b>	<b>6'854'000</b>	<b>978'000</b>	<b>5'876'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- Acquisition de terrains		300'000	20'000			
- Subventions d'investissement		678'000	5'856'000			
<b>Recettes (-)</b>	<b>-5'206'800</b>	<b>-586'800</b>	<b>-4'620'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
- participation projets agglomération			-366'000			
- participation CFF			-2'370'000			
- Subventions RPS		-586'800	-1'884'000			
<b>Total dépenses nettes</b>	<b>1'647'200</b>	<b>391'200</b>	<b>1'256'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Compte de résultats</b>						
Charges d'amortissements (50 ans)	91'152	0	0	30'384	30'384	30'384
Autres charges	0	0	0	0	0	0
Autres revenus (-)	0	0	0	0	0	0
Total charges	91'152	0	0	30'384	30'384	30'384
Total revenus (-)	0	0	0	0	0	0
<b>Total charges nettes</b>	<b>91'152</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30'384</b>	<b>30'384</b>	<b>30'384</b>

Partie intégrante du projet de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la route principale suisse H18, le renouvellement et la mise au gabarit du PS de Malakoff est indispensable afin d'assurer les gabarits d'utilisation nécessaires tant au trafic motorisé qu'à la mobilité douce. La demande anticipée de ce crédit sur celui à venir pour l'ensemble du projet routier s'impose par la fermeture de la ligne ferroviaire 223 pour son assainissement par les CFF en 2021. En effet, la réalisation d'un ouvrage tel le PS de Malakoff sans trafic ferroviaire simplifie les travaux de manière déterminante. Renoncer à cette fenêtre d'opportunité en 2021 conduirait à renchérir sensiblement le coût d'une réalisation ultérieure des travaux et augmenterait fortement les nuisances pour les riverains, qui verraient une partie importante des travaux se réaliser de nuit.

## 7. RÉFORME DE L'ÉTAT

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

## 8. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application de l'article 57, alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise, et de l'article 36, lettre a, de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, le présent décret entraînant une dépense unique de moins de 7 millions de francs, il doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil.

## 9. CONCLUSIONS

Le nouveau tracé de la route principale suisse H18 qui emprunte la rue de l'Hôtel-de-Ville entre le Bas-du-Reymond et le vallon des Petites Crosettes croise deux ouvrages ferroviaires, le PS des Petites Crosettes et le PS de Malakoff. Dans le cadre de ce projet routier, la rue de l'Hôtel-de-Ville devra être intégralement requalifiée avec des gabarits routiers correspondant aux standards actuels et surtout en prenant en considération l'espace nécessaire à la mobilité douce. Ainsi, un trottoir mixte piétons – cycles est prévu au nord le long de cet axe. De même, l'augmentation de la largeur de la chaussée et de ses trottoirs le réaménagement complet des deux ouvrages CFF. Ceux-ci doivent donc être déconstruits et reconstruits en tenant compte des besoins actuels.

Alors que le PS des Petites Crosettes, qui supporte la ligne 225 La Chaux-de-Fonds – Bienne, sera réalisé tant sous trafic routier que ferroviaire à l'aide d'un pont provisoire, l'assainissement de la ligne 223 La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel par les CFF en 2021 offre l'opportunité de réaliser les travaux du PS de Malakoff hors trafic ferroviaire, tout en maintenant le trafic routier. Les discussions tenues avec les CFF ont permis d'obtenir une fenêtre temporelle de réalisation d'environ six mois, entre mars et août 2021. Elle permettra de faciliter les travaux, et diminuera de manière conséquente les coûts et les nuisances aux riverains. Le montant des travaux pour le passage supérieur CFF de Malakoff, raccordements routiers inclus, s'établit à 6'854'000 francs brut, soit 1'647'200 francs nets déduction faite de la participation des CFF, des subventions et des contributions fédérales reçues annuellement pour les routes principales suisses sises sur le territoire neuchâtelois.

Certains que vous nous rejoindrez quant au bienfondé de cette demande, nous vous souhaitons bonne réception du présent rapport et vous prions d'agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 15 avril 2020

Au nom du Conseil d'État :

*Le président,*  
A. RIBAUD

*La chancelière,*  
S. DESPLAND

---

## Décret

### portant octroi d'un crédit d'engagement de 6'854'000 francs pour le remplacement du passage supérieur CFF de Malakoff dans le cadre du projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18

---

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,*

sur la proposition du Conseil d'État, du 15 avril 2020,

*décède :*

**Article premier** Un crédit de 6'854'000 francs est accordé au Conseil d'État pour financer la réalisation des études, des acquisitions de terrains et des travaux relatifs au remplacement du passage supérieur CFF de Malakoff situé sur le futur tracé de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la route principale suisse H18.

**Art. 2** Le montant figurant à l'article 1 représente le montant brut du financement des études, des acquisitions de terrains et des travaux de génie civil, auquel il faut retrancher 2'470'800 francs de contributions fédérales, 366'000 francs de subventionnement du projet d'agglomération et 2'370'000 francs de participation des CFF, portant ainsi à 1'647'200 francs le montant net restant finalement à charge de l'État de Neuchâtel.

**Art. 3** Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

**Art. 4** Les travaux faisant l'objet du présent décret sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'État 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. 5** 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. 6** Le détail d'exécution de ces acquisitions et travaux est confié au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion financière du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des travaux, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

**Art. 7** Le crédit sera amorti conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, et de son règlement d'exécution.

**Art. 8** Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

<sup>2</sup>Le 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,*

*La secrétaire générale,*



SITUATION – REQUALIFICATION DE LA RUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE



L'OUVRAGE ACTUEL – VUES NORD ET SUD







