



CHANCELLERIE D'ÉTAT

BUREAU DE LA

COMMUNICATION

EN BREF – EN BREF – EN BREF – EN BREF – EN BREF

Infrastructures nouvelles pour les transports et la mobilité dans le canton

**Le Conseil d'Etat s'engage pour une
avancée significative dans le Haut**

**Le tunnel de Serrières s'intègre dans
cette approche globale**

La chancellerie d'Etat communique:

Lors de sa dernière séance et au terme de plusieurs discussions et réflexions ouvertes sur le sujet, le Conseil d'Etat a fixé des priorités en matière d'équipements pour la mobilité dans le canton de Neuchâtel. Le tunnel de Serrières s'inscrit dans cette approche globale. Le Conseil d'Etat a ainsi décidé d'adresser en novembre 2007 un rapport au Grand Conseil intégrant une première demande de crédit d'étude de 4 millions de francs pour l'amélioration de la mobilité dans le Haut du canton, en particulier les problèmes de circulation touchant la ville du Locle qui constitue une étape prioritaire. Ce rapport présentera également une demande de crédit de quelque 15 millions pour le tunnel de Serrières, dont le coût global est devisé à 140 millions de francs – avec un financement fédéral de 88%. C'est également en novembre 2007 que le Conseil d'Etat présentera au législatif cantonal son rapport sur le projet d'agglomération et le TransRUN. Une modernisation et un renforcement progressif de l'offre en transports publics constituent l'axe majeur du Conseil d'Etat pour répondre aux exigences d'une mobilité respectueuse de l'environnement. Cette volonté s'inscrit dans le projet d'agglomération.

En cas d'approbation par le Grand Conseil de ce rapport en novembre prochain, les travaux du percement du tunnel de Serrières pourraient démarrer début 2008 avec des investissements étalés jusqu'en 2014.

Etude d'une alternative transports publics

D'une longueur de 800 mètres, le tronçon Auvernier est-Serrières est le dernier manquant sur l'autoroute A5 entre Yverdon-les-Bains et La Neuveville.

2.
En mai 2003, l'OFROU approuve le projet de détail de ce tunnel et de ses ouvrages annexes. En 2004, le projet subit avec succès un test d'évaluation tenant compte de paramètre du développement durable.

En mars 2006, dans la perspective du TransRUN, le Conseil d'Etat prend la décision d'analyser une alternative au percement du tunnel de Serrières, visant à transférer le trafic pendulaire vers les transports publics. Les résultats de l'étude ont montré qu'une amélioration de l'offre en transports publics permettrait une diminution de 23% du trafic sur ce tronçon (10.300 véhicules de moins par jour), mais que l'objectif d'une diminution sensible des nuisances sonores ne serait pas atteint.

D'autre part, le financement fédéral accordé pour le percement du tunnel ne pourrait en aucun cas être utilisé pour améliorer la desserte en transports publics. Dans ces conditions, il était difficile pour le Conseil d'Etat de renoncer à un subventionnement de 125 millions pour un projet totalement abouti.

A la lumière des résultats de cette étude, la solution retenue par le Conseil d'Etat est donc le percement d'un tunnel entre l'ancien « Dauphin » et la falaise du Grand-Ruau, soit un tronçon court d'environ 1,4 km enterré sur presque toute sa longueur, composé de deux tubes comprenant chacun deux voies de circulation.

Amélioration de la sécurité et de l'environnement urbain

Le percement du tunnel de Serrières améliorera la sécurité grâce à une séparation des trafics N5 et RC5. En outre, la réduction des nuisances sonores contribuera à une meilleure protection des habitants. Et la couverture du tracé de la N5 et de la RC5 à la hauteur de l'ancien « Dauphin » permettra de rétablir les liaisons piétonnes entre le quartier de Serrières et les rives du lac.

Le projet favorisera aussi le développement de transports publics (2ème voie du Littorail) et offrira une meilleure desserte de la zone industrielle, sans passage à niveau et sans sortie dangereuse sur la route actuelle.

Un projet intégré dans une approche cantonale

Le Conseil d'Etat tient à souligner que sa décision s'intègre dans une approche cantonale. Car la priorité du Conseil d'Etat est bien de faire reconnaître la H20 au statut de route nationale jusqu'au Col-de-Roches et d'obtenir les financements qui permettront de poursuivre les travaux, notamment dans le cadre de l'évitement du Locle.

Raison pour laquelle le Conseil d'Etat a décidé de présenter une demande de crédit d'étude - avec un délai de fin d'étude fixé à fin 2009 – liée au rapport qu'il soumettra en novembre 2007 au Grand Conseil concernant le financement du tunnel de Serrières. Aux yeux du Conseil d'Etat, ces deux projets doivent en effet être absolument liés dans une vision RUN et TransRUN.

La décision de soumettre ces deux demandes de crédits au Grand Conseil s'inscrit dans le cadre de la mise en place du frein aux dépenses et à l'endettement.

Neuchâtel, le 9 juillet 2007