

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de
6'900'000 francs pour la suite des études du projet
d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18**

(Du 13 avril 2016)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

L'un des quatre axes du concept Mobilité 2030 que soutient le Conseil d'État concerne la construction, l'entretien, l'aménagement et la rénovation du réseau des routes cantonales. Le présent rapport a pour but de solliciter un crédit d'études pour l'élaboration d'un projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par l'axe H18, route principale suisse.

Depuis la construction du boulevard de la Liberté (1963-1964), la route principale suisse H18 reliant La Chaux-de-Fonds à Bâle par La Cibourg traverse la ville de La Chaux-de-Fonds d'ouest en est. Depuis l'extrémité nord du Grand-Pont, elle emprunte l'avenue Léopold-Robert, croise le centre historique de la ville, puis relie, par la rue Fritz-Courvoisier, le bas du Chemin Blanc, sortie nord-est de l'agglomération. Le centre-ville historique est traversé par un trafic journalier moyen (TJM) de plus de 22'000 véhicules par jour. Cette situation d'engorgement n'est aujourd'hui plus tolérable et doit trouver une solution durable.

En décembre 2007, le Grand Conseil a voté un crédit pour les études d'aménagement des routes principales suisses H18 et H20 au Locle et à La Chaux-de-Fonds, ainsi que pour la mise en place de mesures d'amélioration des conditions de trafic au Locle. Ce crédit a permis de réaliser, entre autres, les études préliminaires de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds, liaison par la H18 de la route H20 au Jura bernois et au canton du Jura.

Entre 2009 et 2012 une étude d'opportunité concernant l'évitement est de La Chaux-de-Fonds a été menée par le canton de Neuchâtel, conjointement avec les cantons du Jura et de Berne. Cette étude a conclu au choix d'une variante dite "Malakoff" (voir annexe 1) répondant au mieux aux critères économiques, environnementaux et sociaux liés à la réalisation d'une telle infrastructure, qui permettra une meilleure distribution des flux de trafic locaux résultant du développement des quartiers du Cerisier et de Makemo situés dans la partie haute de la rue de l'Hôtel-de-Ville.

Cette étude d'opportunité a également permis de mettre en évidence le potentiel de diminution des charges de trafic de transit sur certains axes du réseau routier actuel, permettant ainsi la requalification de certaines rues avec la mise en place de mesures d'accompagnement au profit de la mobilité douce et des transports publics. Ces mesures d'accompagnement augmenteront grandement la sécurité des piétons et des cycles ainsi

que le confort des riverains par l'abaissement de la pollution de l'air et du bruit routier. Elles étaient d'ailleurs déjà intégrées dans la deuxième génération du projet d'agglomération RUN établi en 2012 et ont été retenues par la Confédération lors de l'évaluation du projet.

Un Plan Directeur Partiel des Mobilités (PDPM) sera établi en étroite collaboration avec les autorités de la ville de la Chaux-de-Fonds dans le cadre des études de ce projet d'évitement. Ce document de compétence communale, et approuvé par le Conseil général, liera les autorités de la ville au projet H18 pour la mise en œuvre de ces mesures d'accompagnement.

Le développement des quartiers du Cerisier et de Makemo engendre une forte charge de trafic supplémentaire sur la rue de l'Hôtel-de-Ville et ses carrefours. Des études complémentaires ont donc été réalisées afin de confirmer la faisabilité de la variante "Malakoff" et de trouver la meilleure solution du point de vue de la gestion du trafic. D'autres paramètres tels que "coût et faisabilité géométrique" ont été pris en compte de manière à maintenir les charges de trafic à un niveau acceptable au droit du giratoire du Bas-du-Reymond après la réalisation de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18, tout en préservant la réalisation de l'évitement ouest par la H20. En effet, la mise en œuvre de ce dernier évitement ayant été retardée suite au refus du peuple suisse d'augmenter le prix de la vignette autoroutière, ce qui aurait permis de financer l'extension du réseau autoroutier suisse, notamment par l'ajout de l'axe H20, une certaine probabilité existe que le contournement est de la ville par la H18 soit réalisé avant le contournement ouest par la H20. La solution préconisée pour décharger le giratoire du Bas-du-Reymond consiste donc à réaliser un dénivelé unidirectionnel, sous forme de pont, entre la sortie du tunnel du Mont-Sagne et le boulevard de la Liberté permettant un passage direct du flux Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds sans emprunter le giratoire (voir annexe 2).

Le crédit sollicité permettra de :

- financer les études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet et du projet définitif, servant à la mise à l'enquête publique de la variante retenue selon la loi cantonale sur les routes et voies publiques (LRVP),
- établir un Plan Directeur Partiel des Mobilité (PDPM) en collaboration avec les autorités de la ville de La Chaux-de-Fonds,
- réaliser une campagne de reconnaissance géologique nécessaire à finaliser le projet définitif en apportant les éléments manquants à ce jour,
- traiter les éventuelles oppositions découlant de la mise à l'enquête publique,
- selon les opportunités et les besoins immédiats, procéder à l'acquisition de certains terrains et immeubles indispensables à la réalisation du projet.

L'approbation de cette demande permettra de libérer les besoins financiers nécessaires aux études et interventions à mener entre 2016 et 2020. Un crédit d'un montant brut de 6'900'000 francs est sollicité. La H18 faisant partie des routes principales suisses, les projets et travaux qui la concernent peuvent ainsi bénéficier à hauteur de 60 % des contributions forfaitaires reçues annuellement de la Confédération. Au final, le crédit net à charge de l'État de Neuchâtel se monte à 2'760'000 francs pour une période de cinq ans.

1. INTRODUCTION

Le trafic venant de la H20 au Bas-du Reymond, se rendant soit en direction du Jura et du Jura bernois par La Cibourg, soit en France par Biaufond, emprunte la rue de l'Hôtel-de-Ville, puis la place de l'Hôtel-de-Ville, et, dans le premier cas, la rue Fritz-Courvoisier, ou, dans le second cas, la rue de la Balance et celle du Versoix. Ces rues du centre historique de la ville ne sont plus adaptées au trafic de transit qui les emprunte aujourd'hui, en particulier quant au nombre, au poids et aux dimensions des véhicules lourds.

Par ailleurs, la liaison de Saint-Imier vers Neuchâtel ne sera pas, tel que cela était imaginé jusque vers la fin des années 90, réalisée par le Vallon des Convers. En effet, d'entente avec les autorités neuchâteloises, le canton de Berne a décidé de ne pas cantonaliser la route communale traversant Renan, mais de privilégier la liaison vers La Chaux-de-Fonds par La Cibourg.

Afin d'éviter que l'ensemble du trafic en provenance du Jura et du Jura bernois, du bas du canton et du Locle ne continue de transiter par le centre-ville, une nouvelle liaison doit être trouvée entre Le Bas-du Reymond et la sortie nord-est de la ville. Ce contournement du centre-ville historique de La Chaux-de-Fonds devrait permettre de décharger substantiellement ces quartiers et les rues adjacentes du trafic de transit qui les traverse et de leur redonner une attractivité certaine pour les piétons, les cycles et les transports publics.

La partie inférieure de la rue de l'Hôtel-de-Ville, depuis le carrefour des Petites Crosettes, sera également déchargée d'une importante charge de trafic. Une requalification de certaines rues, par la mise en place de mesures d'accompagnement en faveur de la mobilité douce et des transports publics, améliorera fortement la sécurité des piétons et des cycles ainsi que le confort des riverains par la diminution du bruit routier et de la pollution de l'air. Ces mesures d'accompagnement seront, comme prévu et annoncé dans le projet d'agglomération RUN de deuxième génération de 2012, liées au projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds. En outre, elles seront consignées dans un Plan Directeur Partiel des Mobilités (PDPM), document qui liera les autorités communales à la mise en œuvre de ces mesures d'accompagnement dans le cadre du projet H18.

2. DESCRIPTION DES ÉTUDES MENÉES

Dès fin 2007, les études préliminaires de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18 ont été intégrées aux réflexions générales menées sur le tronçon de la H20 situé entre Le Col-des-Roches et Le Bas-du-Reymond. En effet, une interaction forte existe entre ces deux projets, particulièrement au niveau de leur accrochage au Bas-du-Reymond et de la gestion des circulations qui doit y être mise en place. Ils doivent donc être soigneusement coordonnés.

Dans le cadre du crédit octroyé par le Grand Conseil par décret du 14 janvier 2009, une étude d'opportunité a été réalisée entre 2009 et 2012. Cette étude a été développée par le canton de Neuchâtel avec la contribution financière des cantons du Jura et de Berne pour un quart des coûts chacun. Elle a permis de retenir, parmi plusieurs tracés, deux variantes répondant au mieux aux critères économiques, environnementaux et sociaux liés à la réalisation d'une telle infrastructure. Ces deux variantes sont représentées à l'annexe 1 et peuvent être décrites comme suit :

- **Variante "Malakoff"** : Variante mixte comprenant un tronçon à ciel ouvert d'une longueur d'environ 525 mètres allant du giratoire du Bas-du-Reymond au nouveau giratoire des Petites Crosettes situé sur la rue de l'Hôtel-de-Ville, et un tronçon en tunnel bidirectionnel d'environ 1'620 mètres de longueur, reliant ce nouveau giratoire à celui des Prés de la Ronde situé au droit du carrefour actuel des rues du Collège/de la Pâquerette.
- **Variante "Bas-du-Reymond"** : Variante complètement souterraine comprenant un tunnel bidirectionnel d'environ 2'370 mètres allant du giratoire du Bas-du-Reymond au nouveau giratoire des Prés de la Ronde situé au droit du carrefour actuel des rues du Collège/de la Pâquerette.

Les conclusions de l'étude d'opportunité n'ont pas démontré une différence qualitative notable entre ces deux variantes. La variante "Malakoff" a donc été retenue pour la suite des études, principalement en raison de son coût estimé notablement moins élevé (différence d'environ 25 millions de francs) que celui de la variante "Bas-du-Reymond". De surcroît, elle capte et distribue sensiblement mieux les flux de trafic locaux venant des quartiers du Cerisier et de Makemo actuellement en fort développement.

Dans le cadre de l'étude d'opportunité, le critère de la viabilité et du confort routier a été pris en compte dans l'évaluation des variantes. Ce critère a permis de mettre en évidence l'impact de l'évitement est de La Chaux-de-Fonds sur le réseau routier existant par la diminution des charges de trafic de transit dans la zone du centre-ville et ses rues adjacentes. Une requalification de cette zone et des rues qui s'y trouvent est proposée, par la mise en place de mesures d'accompagnement, telles que la restriction du trafic lourd en transit dans le centre historique, l'aménagement de zone 30 km/h, de bandes cyclables ou de trottoirs, améliorant fortement la sécurité des piétons et des cycles, ainsi que le confort des riverains par la réduction de la pollution de l'air et du bruit routier. Ces mesures d'accompagnement sont partiellement déjà contenues dans le projet d'agglomération RUN de deuxième génération datant de 2012, mesures qui seront complétées dans les zones non couvertes par le périmètre dudit projet

Dès 2012, des études complémentaires ont été menées afin d'intégrer l'influence du développement des quartiers du Cerisier et de Makemo ainsi que celui de la zone industrielle des Grandes Crosettes sur la rue de l'Hôtel-de-Ville. Les études portaient également sur la gestion des différents carrefours qui jalonnent ladite rue. En sus des aspects liés au trafic, le paramètre "coût et faisabilité géométrique" a été pris en compte dans le cadre de l'évaluation et de la comparaison des nombreuses variantes envisagées.

Ces études ont confirmé la faisabilité de la variante "Malakoff" en tenant compte de la très forte charge de trafic supplémentaire générée par les développements urbains mentionnés ci-avant.

Besoin d'un aménagement complémentaire pour une réalisation du contournement est par la H18 préalablement au contournement H20

Les études susmentionnées ont aussi démontré qu'il était possible, moyennant un aménagement complémentaire, de réaliser l'évitement est par la H18 avant l'évitement H20, scénario devenu vraisemblable suite au refus par le peuple suisse de financer l'extension du réseau autoroutier, et donc le transfert de la H20 en son sein, par l'augmentation du prix de la vignette autoroutière. En effet, déjà aujourd'hui, certaines branches du giratoire du Bas-du-Reymond souffrent d'un déficit de capacité lorsqu'il s'agit d'introduire dans le giratoire le trafic qu'elles acheminent.

Ces problèmes de capacité sont principalement causés par des flux dominants intenses empêchant l'introduction dans le giratoire de flux transversaux importants. C'est notamment le cas du flux venant du tunnel du Mont-Sagne et rejoignant le Boulevard de la Liberté, qui empêche les automobilistes souhaitant sortir de la Chaux-de-Fonds par la Rue de l'Hôtel-de-Ville de s'engager en direction du tunnel du Mont-Sagne, afin de rejoindre le Val-de-Ruz et Neuchâtel.

Lorsque le contournement de La Chaux-de-Fonds par la H20 sera réalisé, après celui du Locle qui vient en priorité, il permettra de décharger en partie le giratoire du Bas-du-Reymond de ces flux de trafic paralysants, mais un aménagement transitoire doit être prévu, selon deux variantes possibles qui sont représentées à l'annexe 2 et peuvent être décrites comme suit :

- Un dénivelé unidirectionnel, sous forme de pont, entre la H20 à la sortie du tunnel du Mont-Sagne et le boulevard de la Liberté, permettant un passage direct du flux Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds au-dessus du giratoire du Bas-du-Reymond.
- Un tunnel unidirectionnel entre le nouveau giratoire des Petites Crosettes et le giratoire du Bas-du-Reymond, permettant de délester la partie amont de la rue de l'Hôtel-de-Ville d'une partie du trafic de transit qui y circule, tunnel qui servirait aussi à absorber le supplément de trafic généré par le développement des quartiers du Cerisier et de Makemo.

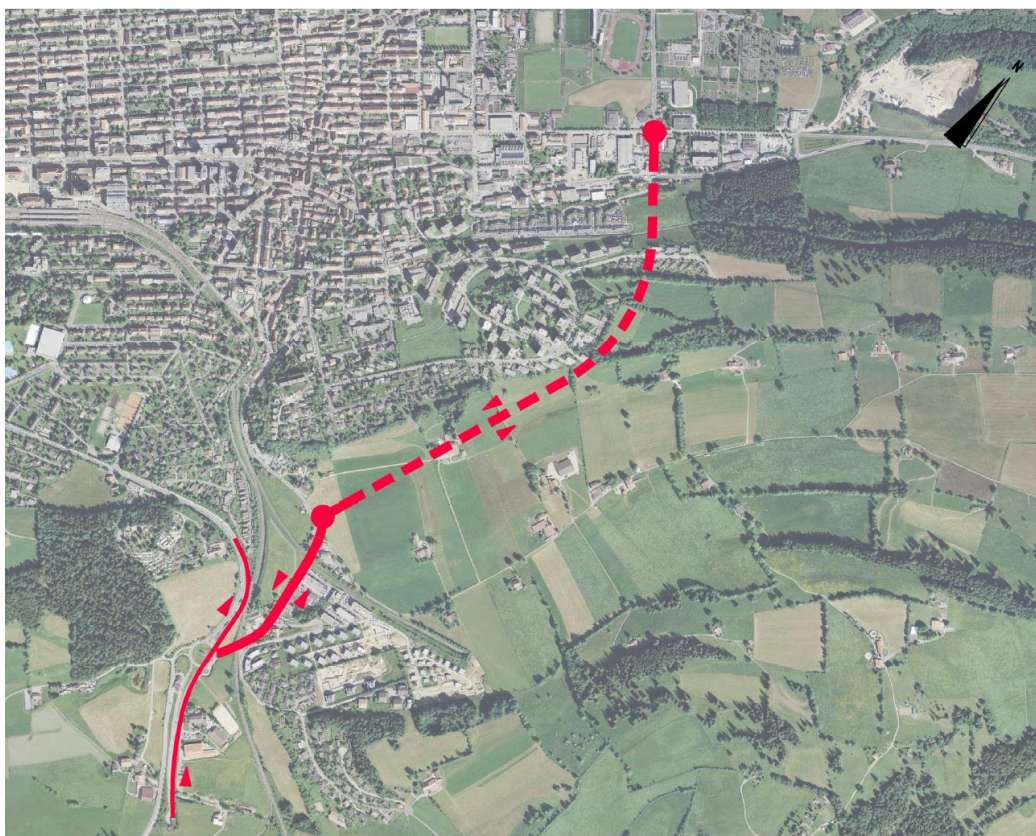
En plus d'être coûteuse, cette seconde variante comporte un point faible dans la mesure où le tunnel se raccorderait directement à un giratoire du Bas-du-Reymond déjà très chargé aujourd'hui, ce qui entraînerait inévitablement des encolonnements dans l'ouvrage, avec les déficits sécuritaires qui en découlent.

Finalement, ces études complémentaires conduisent à la conclusion que seule la solution du dénivelé permet de limiter les charges de trafic sans nécessiter un aménagement trop coûteux.

Ainsi, les éléments du projet d'évitement est à prendre en compte pour la suite des études sont :

- Tunnel des Arêtes en bidirectionnel entre la rue de l'Hôtel-de-Ville (carrefour des Petites Crosettes) et la rue du Collège.
- Giratoire des Prés de la Ronde pour un accrochage du tunnel des Arêtes au droit du carrefour actuel des rues du Collège/de la Pâquerette.
- Giratoire des Petites Crosettes pour un accrochage du tunnel des Arêtes à la rue de l'Hôtel-de-Ville (carrefour des Petites Crosettes).
- Réaménagement de la partie amont de la rue de l'Hôtel-de-Ville, entre les giratoires des Petites Crosettes et du Bas-du-Reymond, comprenant l'élargissement de la chaussée existante pour la mise en place d'une troisième voie mixte pour les tourner-à-gauche, de deux bandes cyclables et d'un trottoir.
- Dénivelé unidirectionnel, sous forme de pont, entre la H20 à la sortie du tunnel du Mont-Sagne et le boulevard de la Liberté pour un passage direct du flux Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds au-dessus du giratoire du Bas-du-Reymond.

Variante retenue pour la suite des études, y compris aménagement complémentaire du Bas-du-Reymond



Sur la base des études préliminaires et de l'étude d'opportunité, le coût des différents ouvrages et aménagements du projet est estimé à hauteur de 120'000'000 de francs TTC, avec une précision de +/- 25 %.

3. SUITE DES ÉTUDES

Les études complémentaires terminées en 2014 ont fait partie intégrante des études de l'avant-projet actuellement en cours. Elles sont basées sur l'étude d'opportunité de 2012 et compatibles avec le futur évitement ouest de La Chaux-de-Fonds par la H20, ainsi qu'avec le développement des quartiers résidentiels et industriels situés de part et d'autre de la rue de l'Hôtel-de-Ville.

La suite des études a pour but de mener le projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18 jusqu'à la décision finale d'approbation. Pour cela, il s'agit encore d'entreprendre et de terminer les étapes suivantes :

- L'avant-projet, qui nécessite des prestations dans différents domaines, tels le génie civil, l'environnement, la géologie et l'hydrogéologie, ou les équipements d'exploitation et de sécurité.
- La campagne de reconnaissances géologiques, diverses analyses de laboratoire et les rapports géologique et hydrogéologique.

- Le projet préalable et l'enquête préliminaire sur l'environnement, qui doivent définir les caractéristiques principales de l'infrastructure et son influence sur l'environnement et le territoire.
- Le projet définitif servant à la 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, etc... devront accompagner la mise à l'enquête.
- Le traitement des éventuelles oppositions déposées dans le cadre de la procédure de mise à l'enquête publique du projet.
- Les acquisitions des biens-fonds touchés par l'aménagement projeté.

4. ASPECTS FINANCIERS

Les besoins financiers estimés pour les prestations et investigations dans les différents domaines concernés, ainsi que les acquisitions des biens-fonds nécessaires à l'exécution du projet, sont donnés dans le tableau ci-après.

Type de prestation	Estimation
• Prestations d'ingénieurs civils et spécialistes	2'300'000.–
• Reconnaissances géologiques	750'000.–
• Acquisitions de biens-fonds	3'500'000.–
• Divers	350'000.–
Total brut TTC	6'900'000.–

Les montants indiqués aux deux premières lignes de ce tableau ont été estimés sur la base et comparativement aux prestations et investigations réalisées dans le cadre du projet autoroutier de la H20 entre Le Col des Roches et Le Bas-du-Reymond.

Comme ces études, investigations et acquisitions concernent une route principale suisse, la H18, le canton peut affecter à leur financement des contributions forfaitaires fédérales à hauteur de 60% du total des coûts. Ce sont ainsi 4'140'000 francs qui viennent en diminution du montant global susmentionné, ramenant à **2'760'000 francs** le montant net restant à charge du canton.

5. PERSONNEL

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

6. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

6.1. Planification des études et investigations

La planification prévisionnelle des études et investigations concernées par ce rapport est la suivante :

- Fin de l'élaboration du dossier d'avant-projet 2016
- Élaboration des projets préalable et de mise à l'enquête 2016 – 2018
- Reconnaissances géologiques mi-2017
- Mise à l'enquête publique début 2019
- Traitement des oppositions et acquisitions des biens-fonds 2019 – début 2020
- Décision finale mi-2020

6.2. Financement

Il est prévu que le crédit sollicité s'échelonne sur une période de 5 ans. Les charges annuelles au titre des amortissements apparaîtront dès 2017. Le tableau ci-dessous illustre la planification des dépenses et des amortissements.

en francs	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Compte des investissements</i>						
Dépenses brutes	300'000	1'700'000	600'000	1'300'000	3'000'000	
Recettes	180'000	1'020'000	360'000	780'000	1'800'000	
Dépenses nettes	120'000	680'000	240'000	520'000	1'200'000	
<i>Compte de fonctionnement</i>						
Amortissements (5 ans)		24'000	160'000	208'000	224'000	256'800
Amortissements (50 ans)					8'800	29'520
<i>Compte de financement</i>						
Solde (sans amortissements)	120'000	680'000	240'000	520'000	1'200'000	

Le Conseil d'État pourrait se voir contraint de modifier cette planification en priorisant d'autres dépenses, par exemple si l'axe H20 ne devait finalement pas être transféré à la Confédération dans le cadre de l'extension du réseau des routes nationales. En effet, celui-ci comporte des besoins importants en assainissements de tous ordres, à même d'absorber une grande part de la capacité d'investissement cantonale. Les débats parlementaires au sujet du financement de l'extension du réseau des routes nationales (FORTA) sont actuellement en cours au niveau du Parlement fédéral.

6.3. Redressement des finances

Cette demande de crédit n'a pas d'incidence sur le redressement des finances de l'État.

6.4. Réforme de l'État

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

7. 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'Etat 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.

8. CONCLUSIONS

Le canton de Neuchâtel a initié, dès 2008, des études concernant la réalisation d'un évitement est de La Chaux-de-Fonds entre Le Bas-du-Reymond et la sortie nord-est de la ville. L'objectif de cet aménagement est d'écouler autrement que par le centre-ville historique de La Chaux-de-Fonds le trafic en provenance du Jura et du Jura bernois, du bas du canton et du Locle. En effet, la charge de trafic journalière actuelle (TJM) dépasse les 22'000 véhicules par jour, alors que, à titre de comparaison, la charge de trafic transitant à travers le tunnel du Gothard atteint à peine plus de 17'000 véhicules par jour. Ainsi, la suppression d'une grande partie du trafic de transit chaux-de-fonnier devrait permettre une requalification du centre-ville et de ses rues adjacentes, par la mise en place de mesures d'accompagnement en faveur de la mobilité douce et des transports publics, et par conséquent une amélioration de la sécurité des piétons et des cycles. Le confort des riverains sera également accru par la diminution du bruit routier et de la pollution de l'air.

L'étude d'opportunité ainsi que les études complémentaires menées jusqu'à ce jour ont permis de retenir un projet répondant au mieux aux critères économiques, environnementaux et sociaux, à même de traiter à satisfaction la forte charge de trafic supplémentaire générée par le développement des quartiers sis dans la partie haute de la rue de l'Hôtel-de-Ville. Ce projet permettra aussi de réduire à un niveau acceptable les charges de trafic mesurées au droit du giratoire du Bas-du-Reymond en attendant la réalisation de l'évitement ouest de la ville par la H20.

Le crédit sollicité doit permettre de poursuivre les études déjà réalisées afin de conduire le projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds jusqu'à la décision finale d'approbation. Cela nécessite de réaliser les études de l'avant-projet au projet définitif, ainsi que quelques investigations dans le terrain, notamment une campagne de sondages géologiques.

Il s'agira ensuite de mettre le projet à l'enquête publique, de traiter les éventuelles oppositions déposées dans le cadre de la procédure de mise à l'enquête et de régler les acquisitions des biens-fonds indispensables à la réalisation du projet. Dans le cadre de ces études, un Plan Directeur Partiel des Mobilité (PDPM) sera établi par les autorités de

la ville de La Chaux-de-Fonds, qui inclura et complètera les mesures d'aménagement et de modération déjà contenue dans la deuxième génération du projet d'agglomération RUN. La Ville sera liée à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.

Il est important de souligner que ce projet fait partie intégrante du projet Neuchâtel Mobilité 2030 et est intégré dans la planification financière qui l'accompagne.

Le Conseil d'État espère que vous saurez faire vôtre les arguments développés dans ce rapport. Il vous remercie, par conséquent, d'adopter le projet décret qui vous est soumis.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 13 avril 2016

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret
portant octroi d'un crédit de 6'900'000 francs pour la suite
des études 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 13 avril 2016,
décède :

Article premier Un crédit d'engagement de 6'900'000 francs est accordé au Conseil d'État pour poursuivre les études jusqu'à et y compris la mise à l'enquête publique du projet d'évitement est de La Chaux-de-Fonds par la H18.

Art. 2 Le montant figurant à l'article 1 représente le montant brut des études, auquel il faut retrancher 4'140'000 francs de recettes, portant ainsi à 2'760'000 francs le montant net 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 études et travaux est confié au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études, 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 général d'exécution.

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.

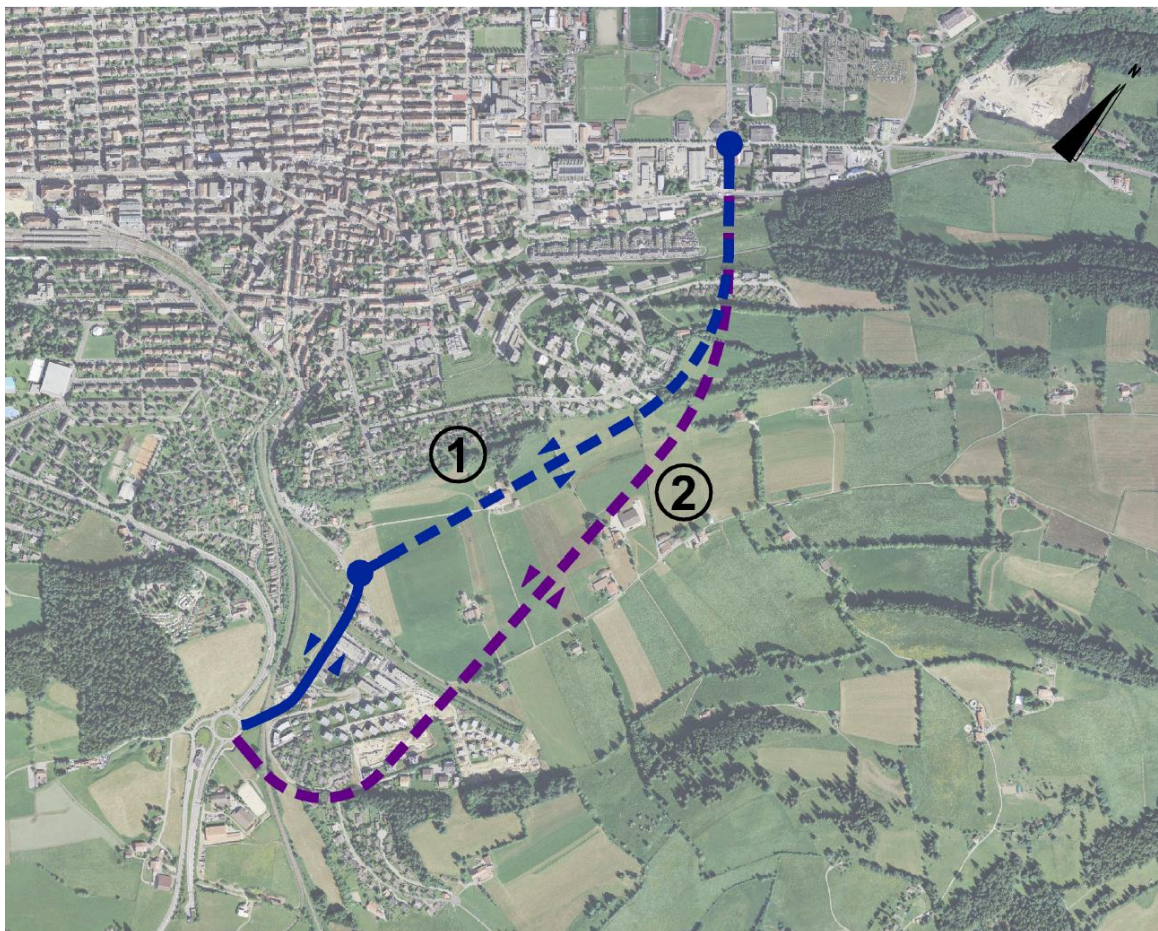
Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

La présidente,

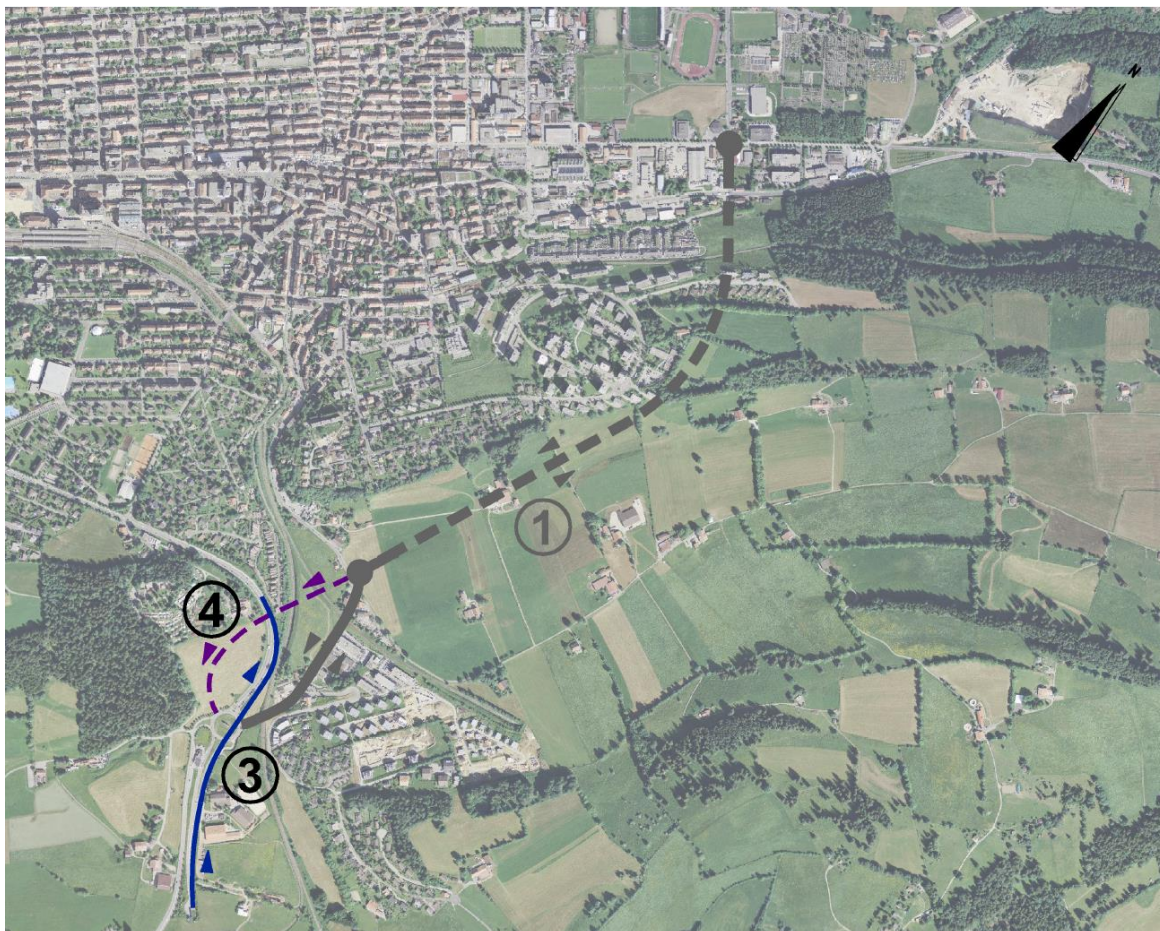
La secrétaire générale,

VARIANTES DÉCOULANT DE L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

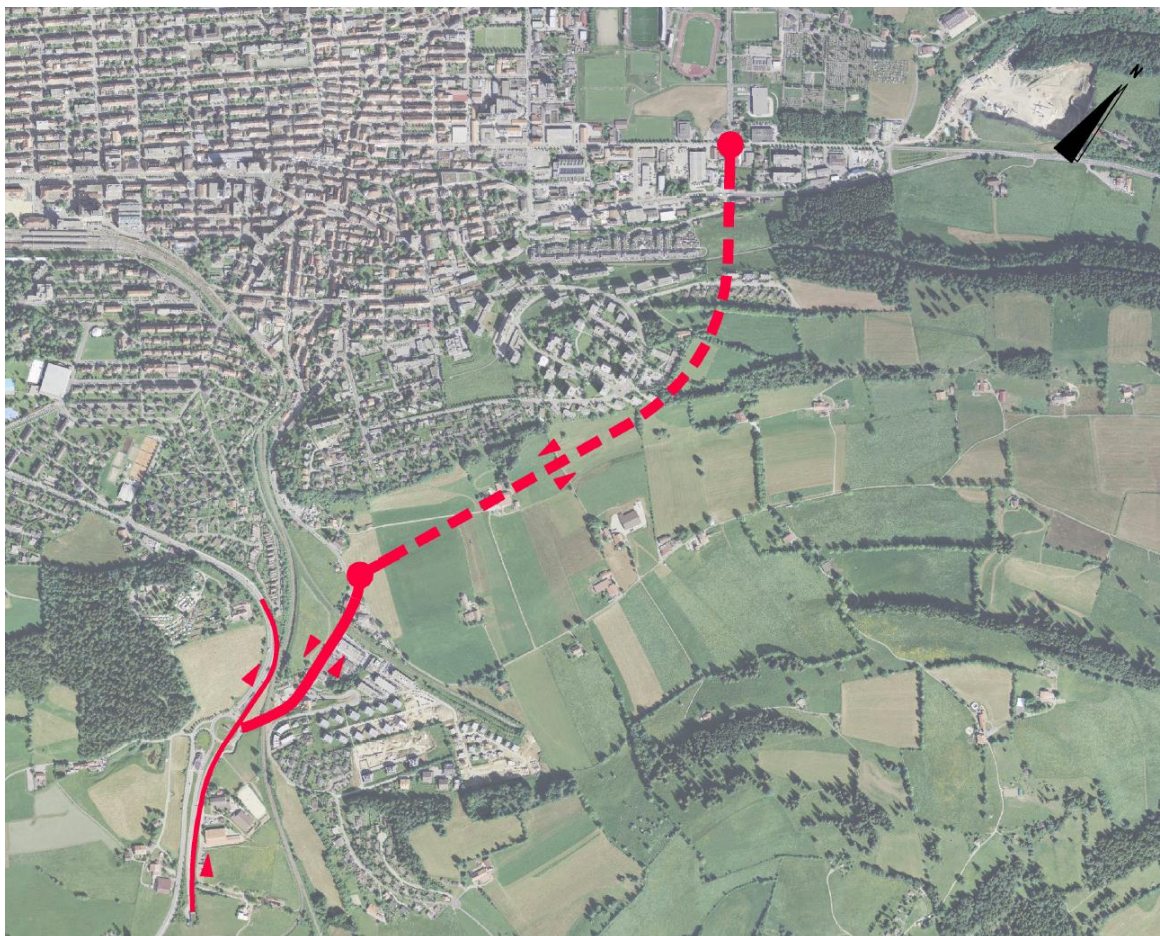


- ① **Variante "Malakoff"** : Variante mixte comprenant un tronçon à ciel ouvert, d'une longueur d'environ 525 mètres, entre le giratoire du Bas-du-Reymond et le nouveau giratoire des Petites Crosettes situé sur la rue de l'Hôtel-de-Ville (carrefour des Petites Crosettes) et un tronçon en tunnel bidirectionnel, d'environ 1'620 mètres de longueur, entre ce nouveau giratoire et celui à réaliser aux Prés de la Ronde situé au droit du carrefour actuel des rues du Collège et de la Pâquerette.
- ② **Variante "Bas-du-Reymond"** : Variante complètement souterraine, comprenant un tunnel bidirectionnel d'environ 2'370 mètres allant du giratoire du Bas-du-Reymond au nouveau giratoire des Prés de la Ronde situé au droit du carrefour actuel des rues du Collège et de la Pâquerette.

VARIANTES DÉCOULANT DES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES



- ③ **Dénivelé unidirectionnel**, sous forme de pont, entre la H20 à la sortie du tunnel du Mont-Sagne et le boulevard de la Liberté permettant un passage direct du flux Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds au-dessus du giratoire du Bas-du-Reymond.
- ④ **Tunnel unidirectionnel** entre le nouveau giratoire des Petites Crosettes et le giratoire du Bas-du-Reymond, permettant de délester la partie amont de la rue de l'Hôtel-de-Ville d'une partie du trafic de transit qui y circule.



Les éléments du projet d'évitement sont :

- Tunnel des Arêtes en bidirectionnel entre la rue de l'Hôtel-de-Ville (carrefour des Petites Crosettes) et la rue du Collège.
- Giratoire des Prés de la Ronde pour un accrochage du tunnel des Arêtes au droit du carrefour actuel des rues du Collège/de la Pâquerette.
- Giratoire des Petites Crosettes pour un accrochage du tunnel des Arêtes à la rue de l'Hôtel-de-Ville (carrefour des Petites Crosettes).
- Réaménagement de la partie amont de la rue de l'Hôtel-de-Ville, entre les giratoires des Petites Crosettes et du Bas-du-Reymond, comprenant l'élargissement de la chaussée existante pour la mise en place d'une troisième voie mixte pour les tourner-à-gauche, de deux bandes cyclables et d'un trottoir.
- Dénivelé unidirectionnel, sous forme de pont, entre la H20 à la sortie du tunnel du Mont-Sagne et le boulevard de la Liberté pour un passage direct du flux Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds au-dessus du giratoire du Bas-du-Reymond.