

Investissement stratégique pour le contournement H18 de La Chaux-de-Fonds

Conférence de presse du 14 janvier 2021
à la Maison du Peuple à La Chaux-de-Fonds

Déroulement de la conférence de presse

- | | |
|--|---|
| 1. Contexte, objectifs et légitimité du projet | M. Laurent Favre, conseiller d'État |
| 2. Présentation technique | M. Nicolas Merlotti, ingénieur cantonal |
| 3. Plan directeur communal des mobilités | M. Théo Huguenin-Elie, conseiller communal
M. Philippe Carrard, urbaniste communal |
| 4. Questions / Réponses | |

Laurent Favre conseiller d'État

1. Contexte

La traversée de La Chaux-de-Fonds en direction de l'est et du nord est une source importante de nuisances :

- Trafic de 22'000 vhc/jour
- Ralentissement considérable de l'écoulement du trafic avec la congestion de la place de l'Hôtel-de-Ville et de l'extrémité est du Pod
- Qualité de vie détériorée pour les résidents
- Qualités urbanistiques du centre-ville historique non exploitées

1. Objectifs stratégiques

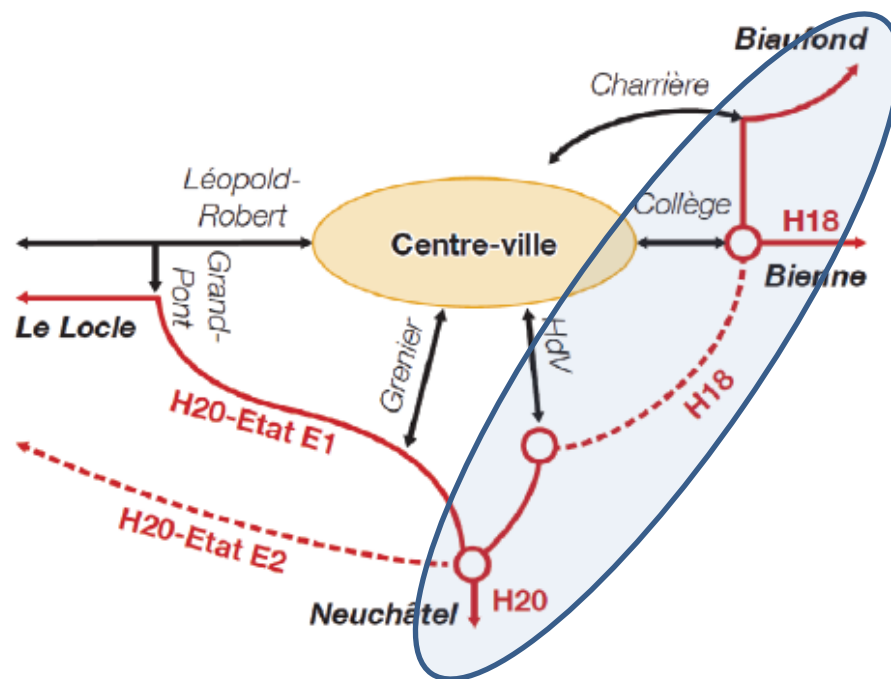
- Renforcer l'attractivité résidentielle et économique régionale et cantonale
- Améliorer la qualité de vie
- Réduire les émissions de bruit et de microparticules
- Requalifier l'urbanisme des quartiers
- Fluidifier la mobilité

1. Objectifs stratégiques

- Promouvoir la mobilité douce
 - Promouvoir les transports publics
 - Favoriser le commerce local
 - Relancer l'économie et l'emploi durant une période difficile
- Le projet de contournement H18 s'inscrit dans tous les objectifs du Programme de législature

1. Objectifs opérationnels

- **Captation du trafic de transit en est de la ville**, y compris les poids lourds traversant actuellement le centre historique.
- **Captation d'une partie du trafic d'échange en provenance des quartiers nord de la ville.**
- **Diminution du bruit routier et de la pollution de l'air.**
- **Requalification du centre-ville** grâce à la mise en place, par la ville, de mesures d'accompagnement en faveur de la mobilité douce et des transports publics → amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes, du dynamisme économique ainsi que de l'urbanisme.



1. Légitimité politique

Légitimité législative et populaire :

- **Neuchâtel Mobilité 2030** → Le contournement est de La Chaux-de-Fonds fait partie des projets du volet routier. La stratégie a été approuvée par le peuple le 28 février 2016 en votation cantonale.
- **Crédit d'études et d'acquisition** → Le crédit de 6,9 millions a été octroyé en juin 2016 par le Grand Conseil pour l'étude du contournement jusqu'à la décision finale d'approbation.
- **Crédit pour le pont de Malakoff** → Un crédit de 6,85 millions a été validé en juin 2020 par le Grand Conseil pour assainir le PS Malakoff durant les travaux d'entretien à minima de la ligne historique.
- **Plan directeur communal des mobilités** → Fin 2017, le Conseil général de La Chaux-de-Fonds a accepté le rapport d'information du Conseil communal tenant compte du projet de contournement (développement au point 3).

1. Planification

- 2009 - 2012 : Étude d'opportunité
- 2013 - 2016 : Études d'avant-projet
- 2017 - début 2018 : Établissement du rapport d'enquête préliminaire et du cahier des charges pour l'étude d'impact sur l'environnement
- 2019 - 2021 : Suite des études, élaboration des projets détaillés
- 2019 - 2020 : Mise à l'enquête publique et traitement des oppositions en deux procédures séparées pour le contournement et le PS de Malakoff (travaux en 2021 sur la ligne CFF La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel)
- **2021 : Demande du crédit de réalisation au Grand Conseil et appel d'offres pour l'entreprise de génie civil**
- Printemps 2021 : Début des travaux préparatoires du PS de Malakoff
- Fin 2026 : Mise en service du contournement
- 2027 : Remise en état et réalisation des mesures d'accompagnement

1. Coûts de l'aménagement

Libellé	Dépenses	Recettes	Total net
+ Acquisitions de terrains	4'400'000.—		
+ Études et construction (yc. salaires internes)	181'600'000.—		
– Participation des CFF		-3'382'000.—	
– Subventions fédérales (projet d'agglomération)		-1'800'000.—	
– Contributions du fonds RPS		-107'650'800.—	
	186'000'000.—	-112'832'800.—	73'167'200.—

Nouvelle H18 en maquette 3D

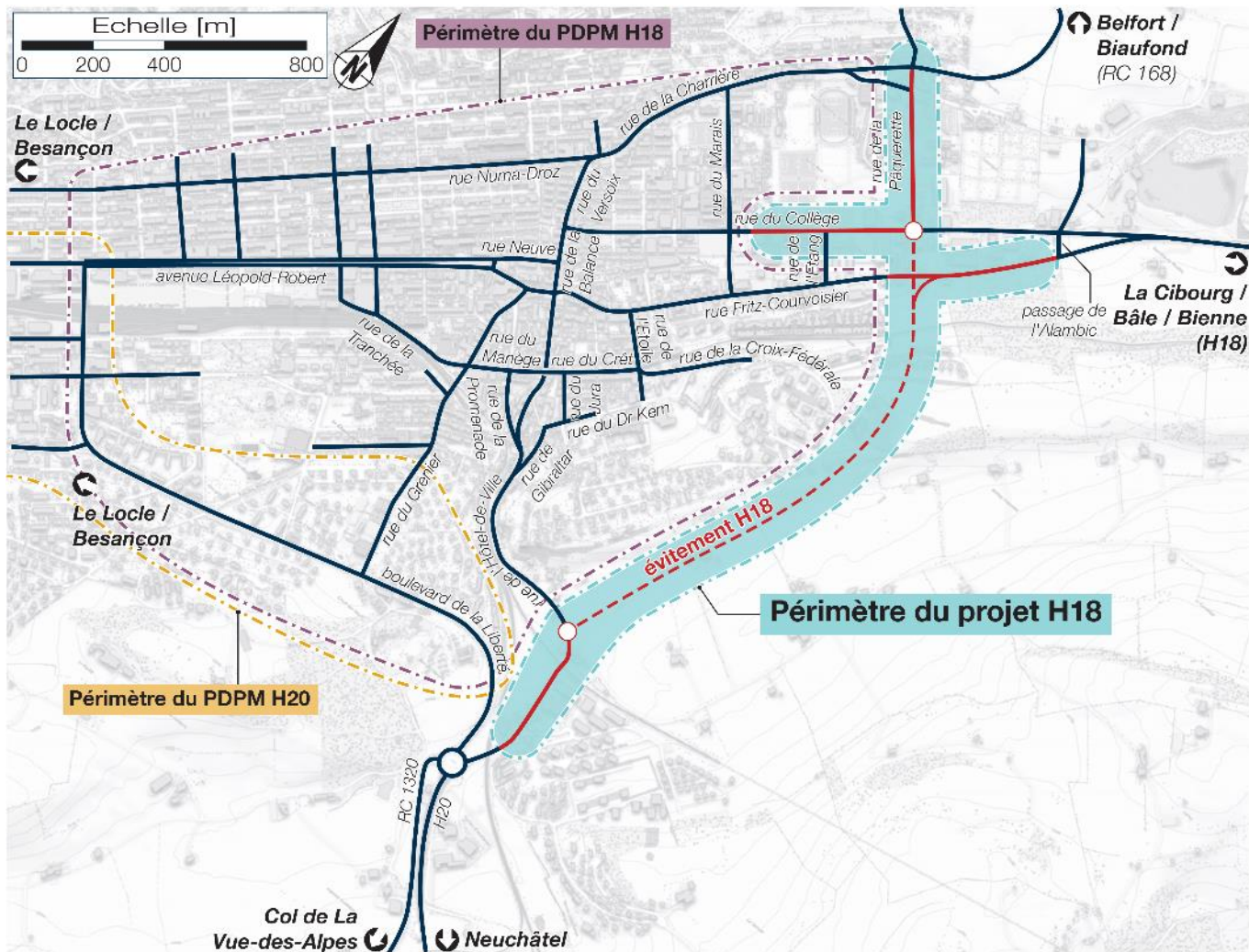
Réalisée par le SITN

[Vidéo aérienne](#)

Nicolas Merlotti

ingénieur cantonal

Périmètre H18

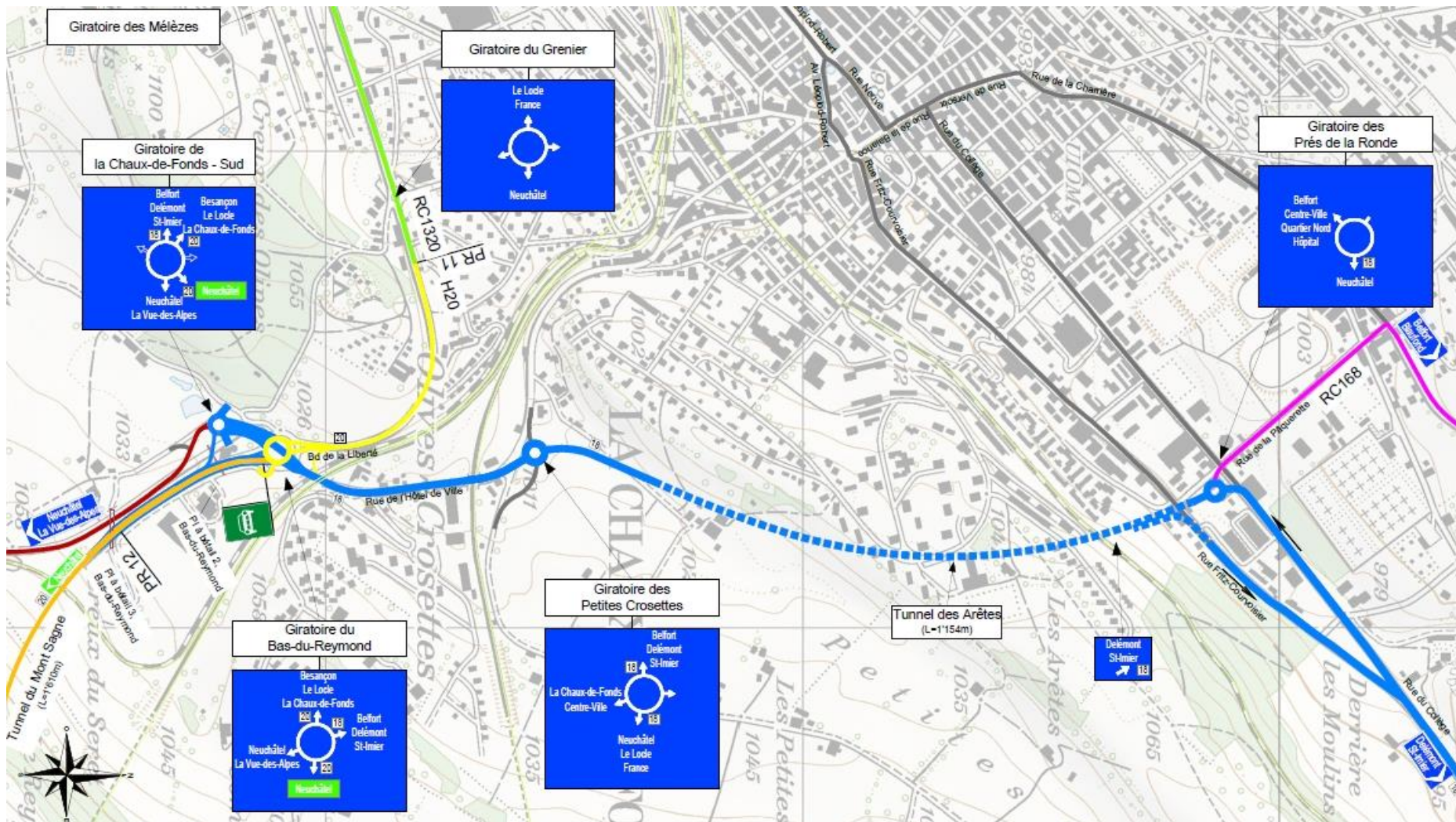


- Le périmètre du projet H18 comprend la nouvelle infrastructure routière et les axes qui lui sont directement liés :
 - la rue de l'Hôtel-de-Ville (entre Malakoff et les Petites-Crosettes);
 - l'évitement H18, avec ses points d'accrochage et la trémie d'accès à la rue Fritz-Courvoisier;
 - la rue du Collège (tronçon mis à double sens entre les rues de la Pâquerette et du Marais);
 - la rue de la Pâquerette.
- Le périmètre du PDPM H18 englobe les axes de la ville de La Chaux-de-Fonds potentiellement impactés par les mesures d'accompagnement (hors du périmètre du projet H18) :
 - le secteur de la ville ancienne (suppression du trafic de transit);
 - les itinéraires de reports potentiels (Charrière – Numa-Droz et Liberté – Léopold-Robert).

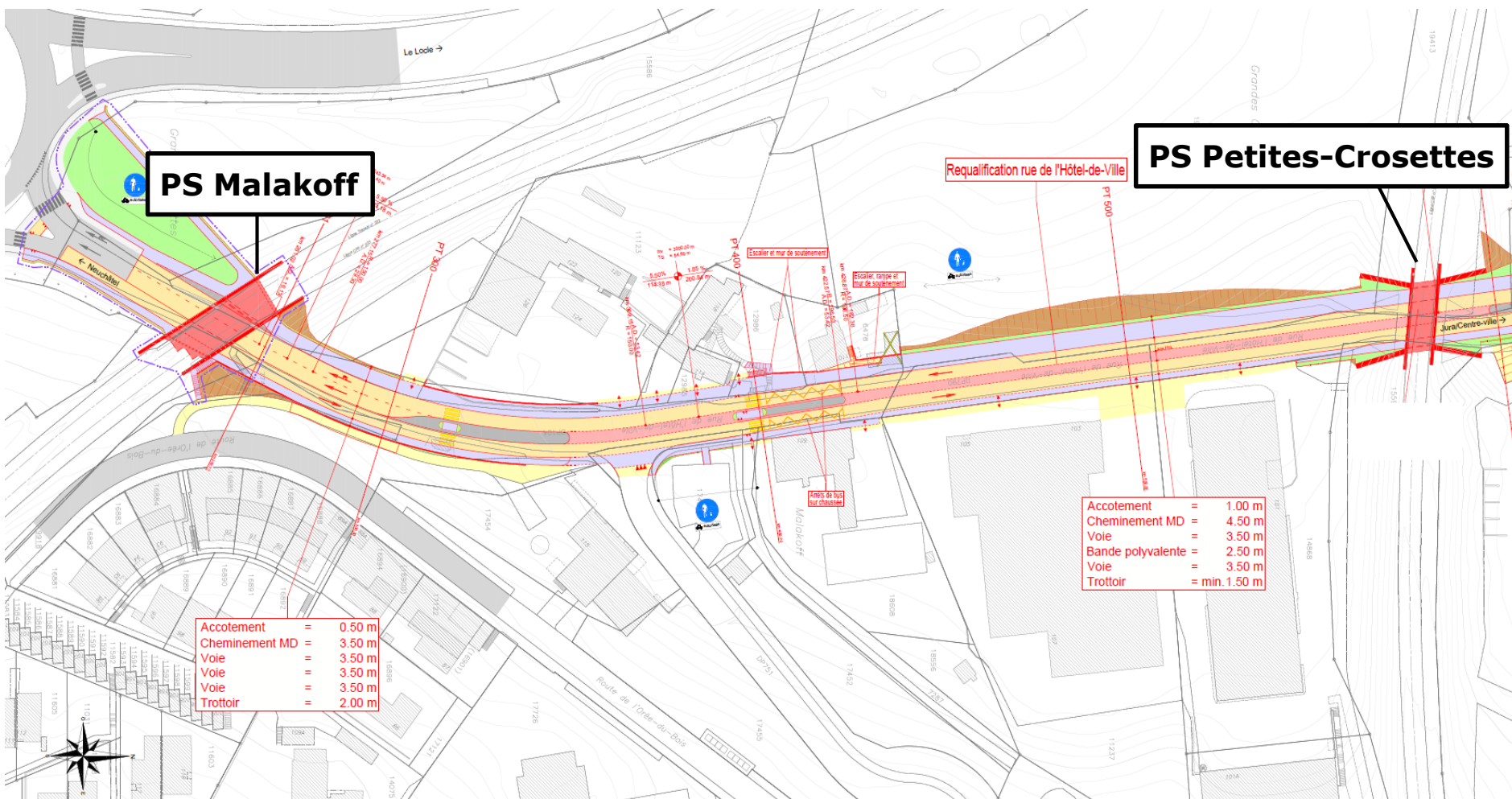
Légende :

- – – futur évitement H18
- point d'accrochage de l'évitement H18 au réseau routier structurant

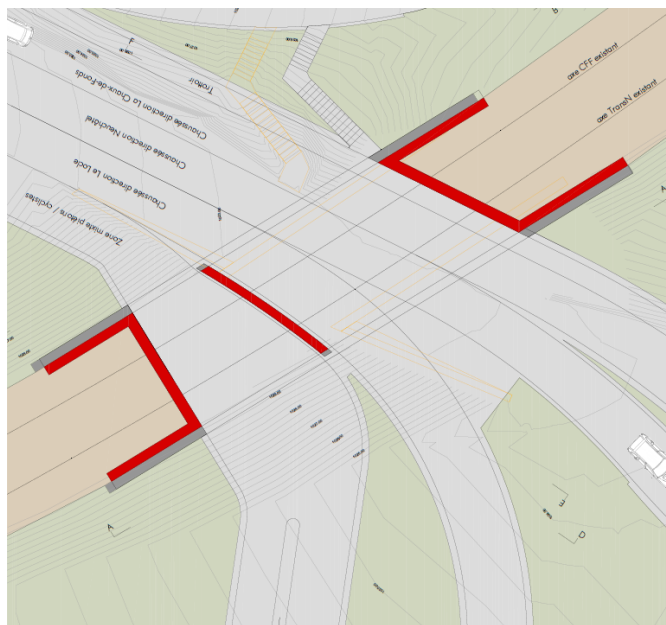
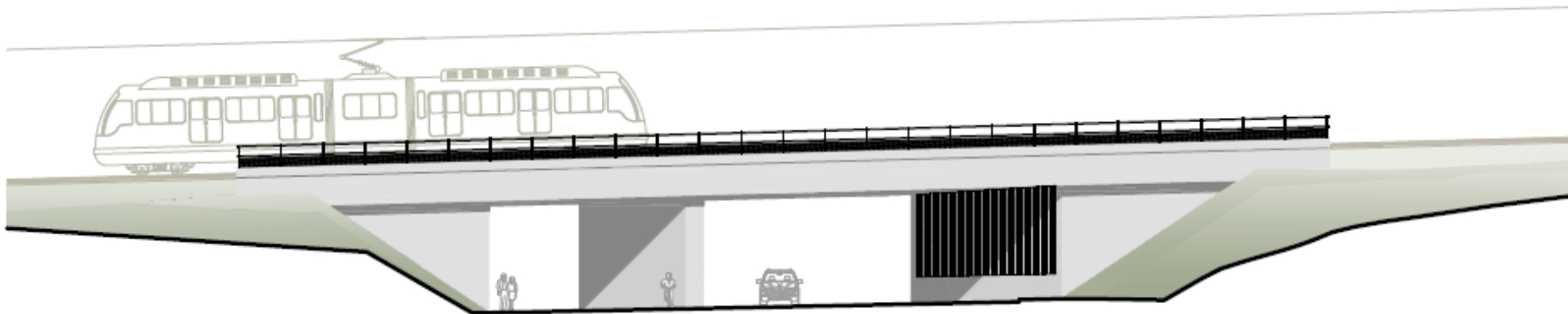
Réorganisation du réseau



Plan détaillé, rue de l'Hôtel-de-Ville



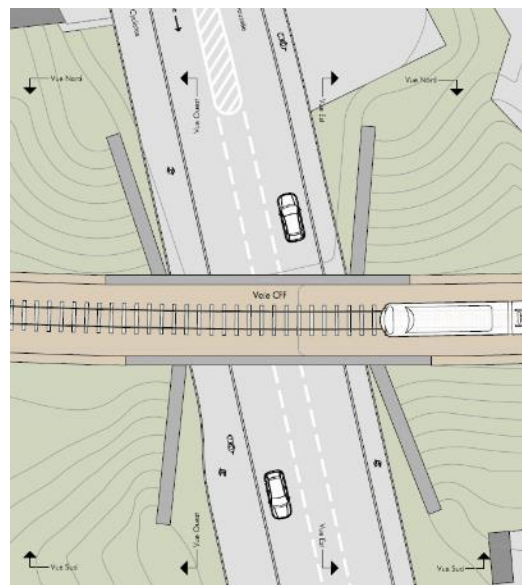
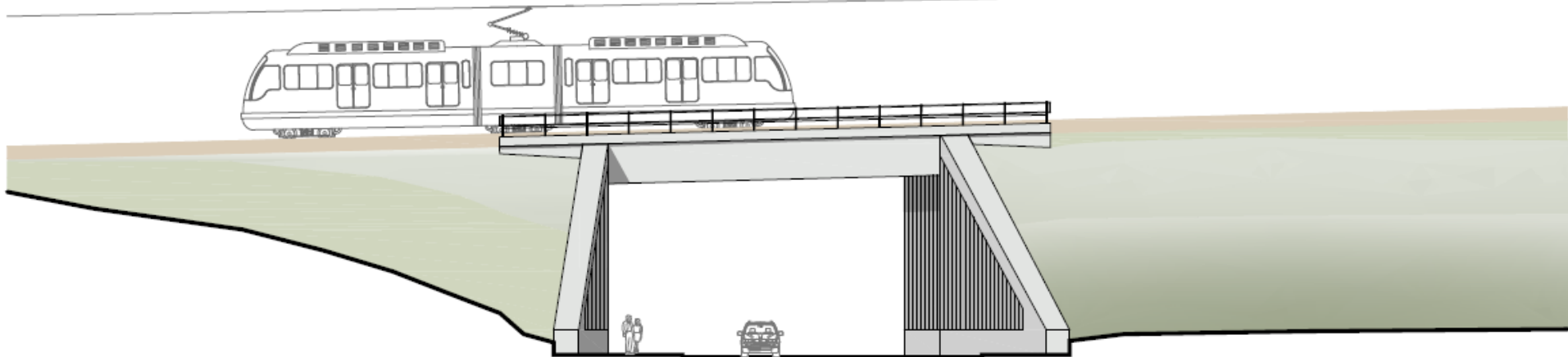
Vues d'architecte, PS de Malakoff



Vue d'architecte, PS de Malakoff



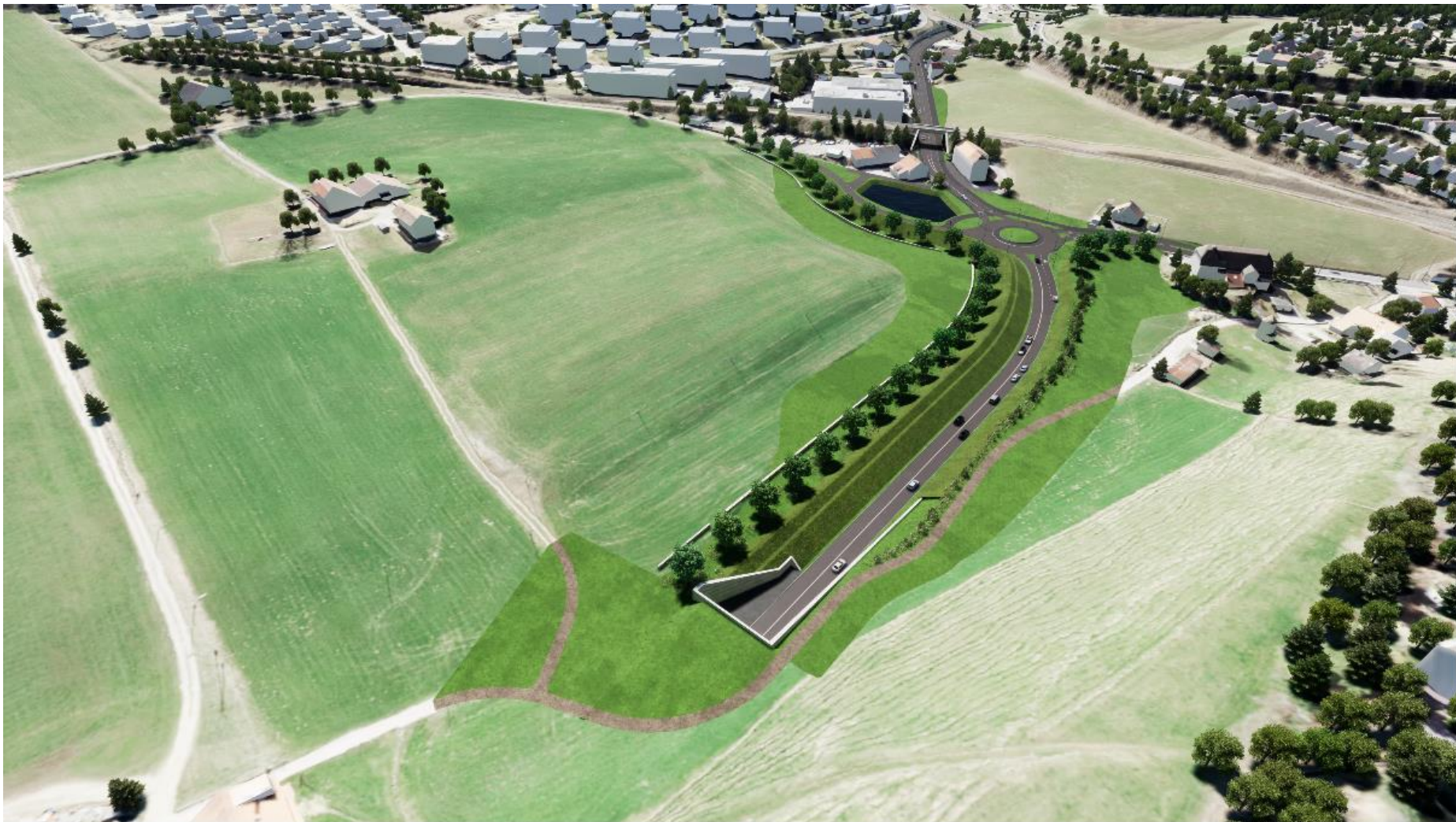
Vues d'architecte, PS des Petites-Crosettes



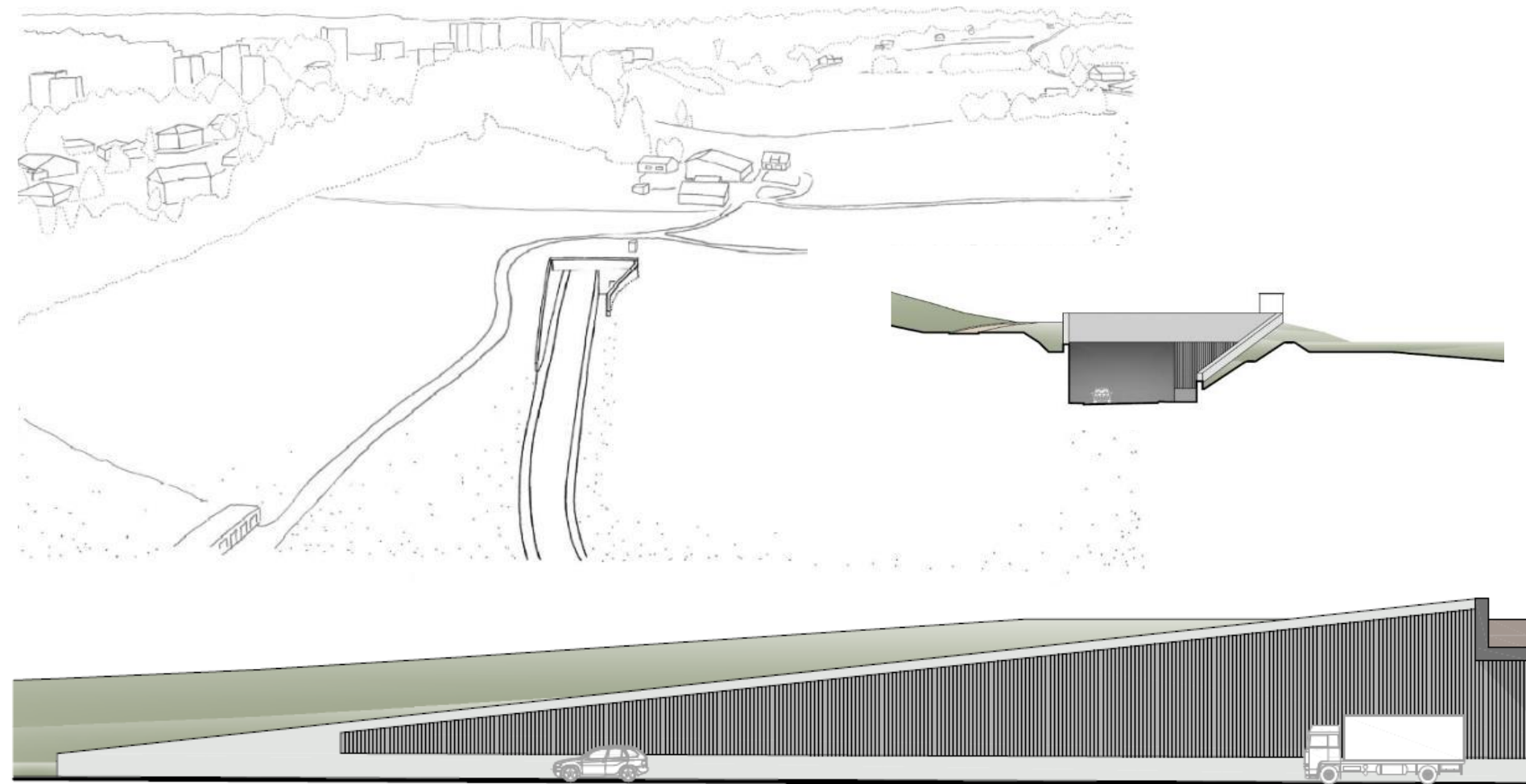
Vue d'architecte, PS des Petites-Crosettes



Vue d'architecte, secteur des Petites-Crosettes



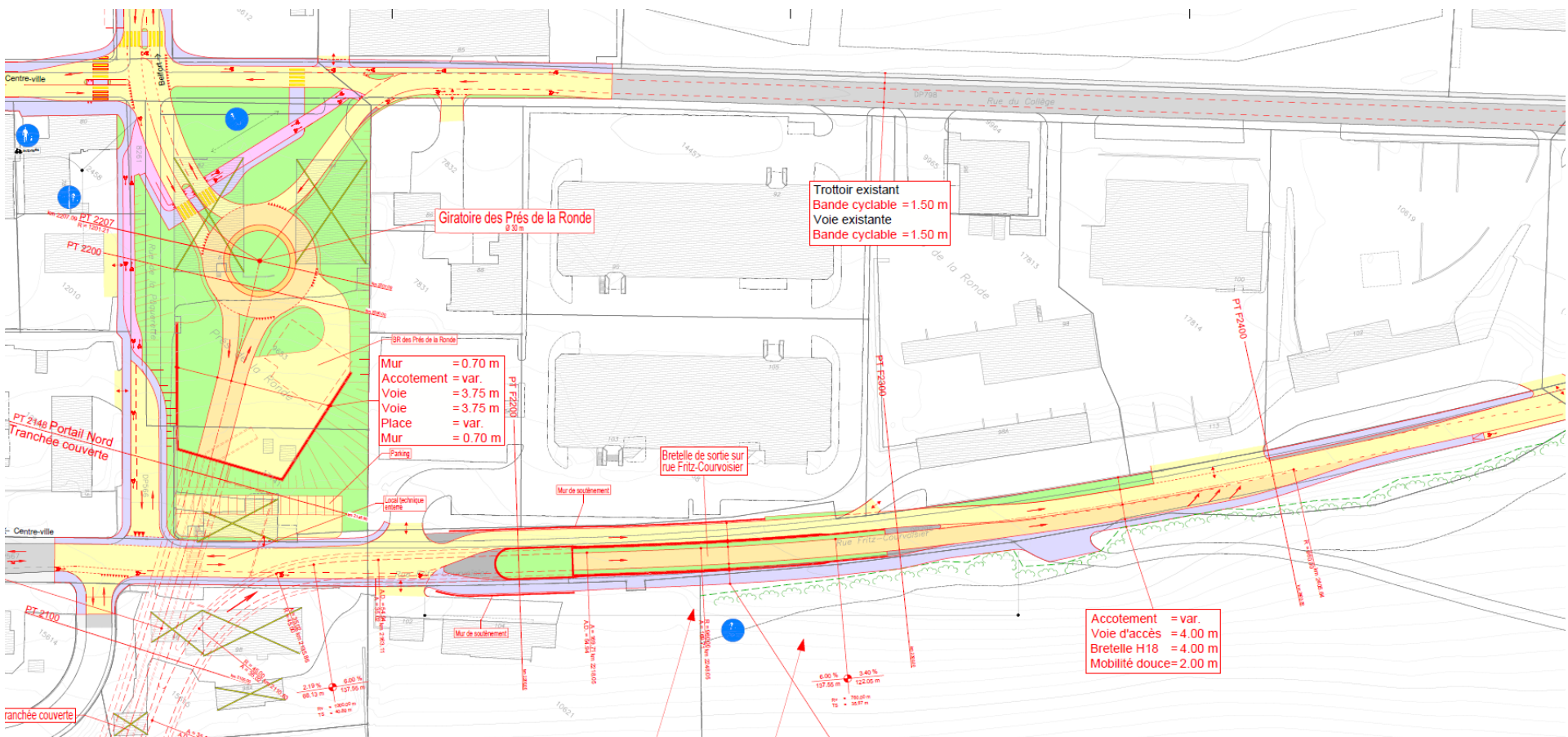
Vues d'architecte, portail sud du contournement



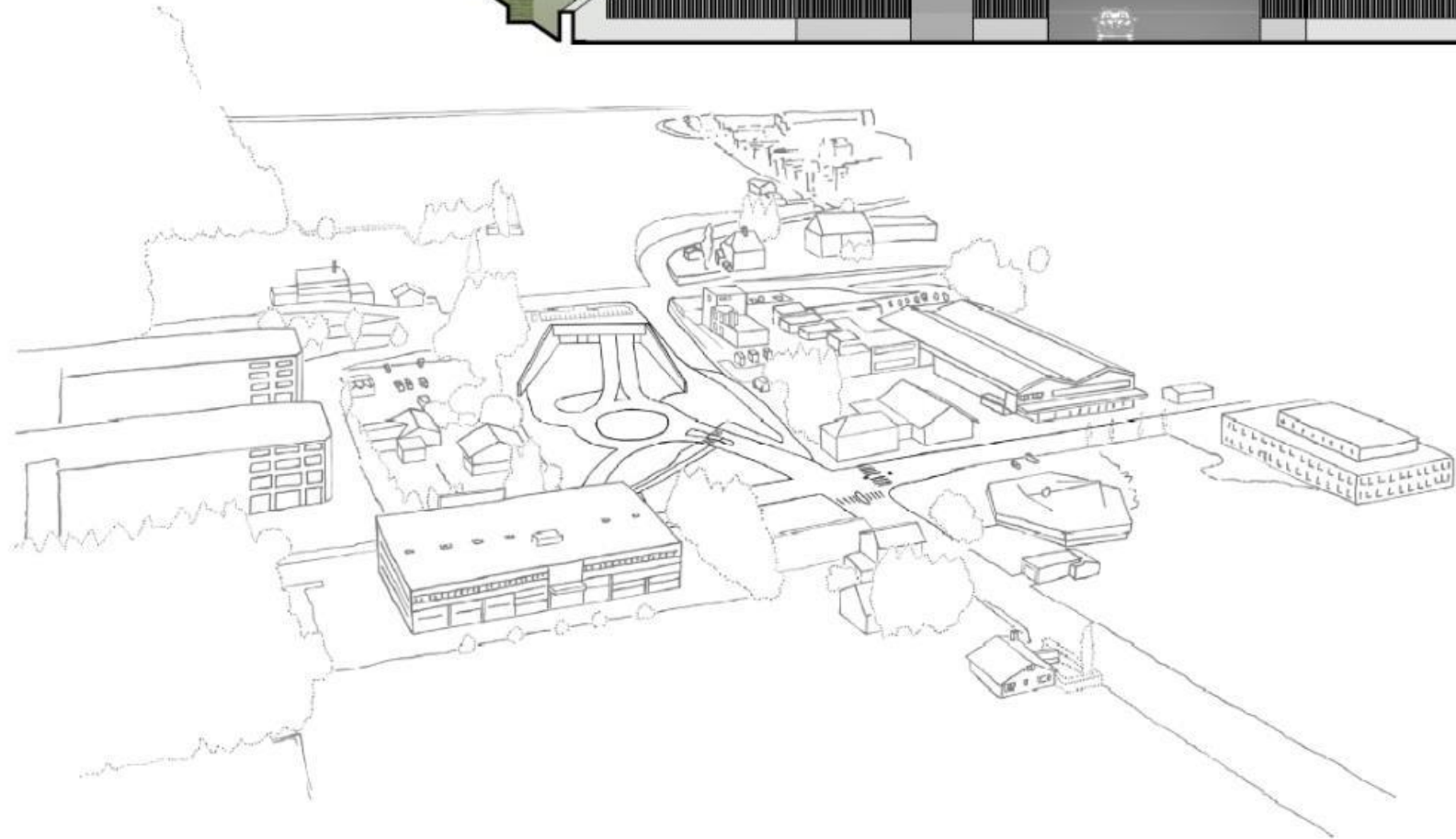
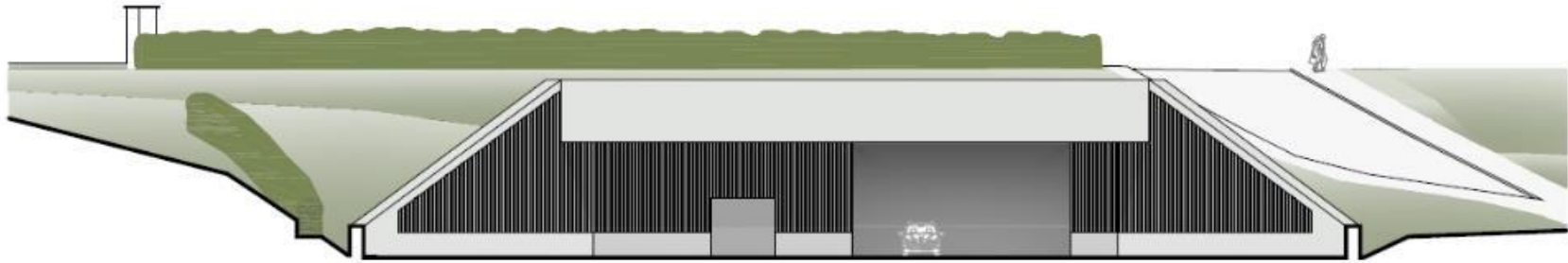
Vue d'architecte, portail sud



Plan détaillé, secteur Prés de la Ronde



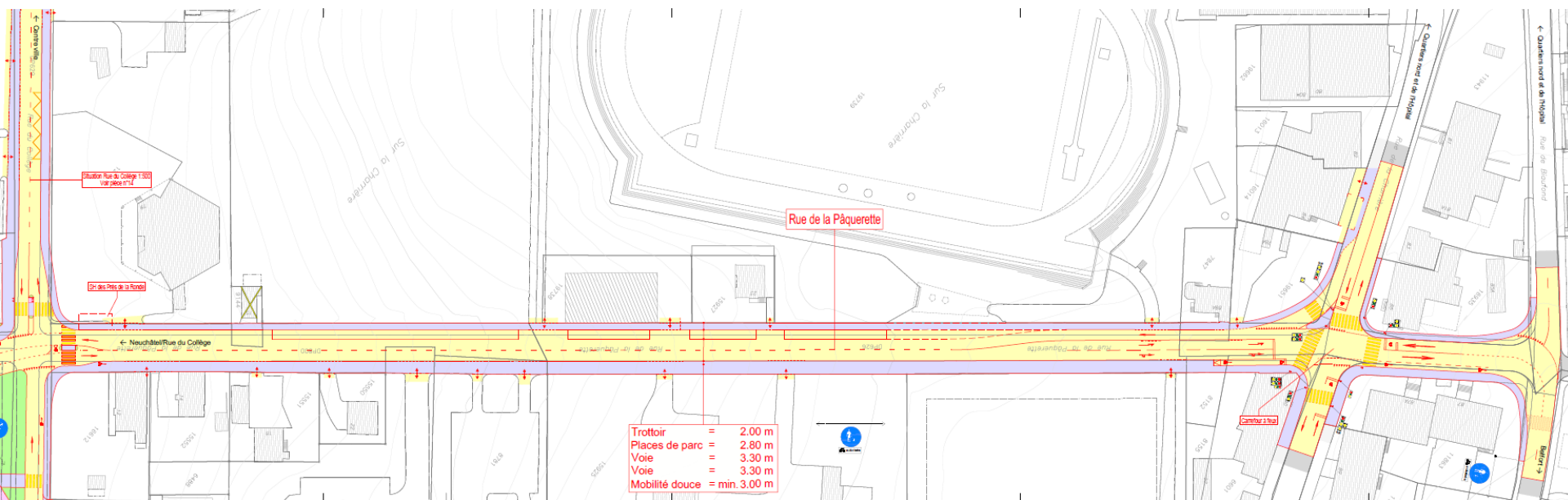
Vues d'architecte, portail nord



Vue d'architecte, portail nord



Plan détaillé, rue de la Pâquerette



Plan directeur partiel des mobilités (PDPM H18)

- 1. Buts du PDPM**
- 2. Périmètre**
- 3. Objectifs**
- 4. Principales mesures d'accompagnement**
- 5. Effets en terme de trafic**
- 6. Coordination H18 et PDPM**

1. Buts du PDPM H18

- **Le PDPM permet de définir les espaces et rues qui seront réaménagés suite à la diminution du trafic au centre-ville.**
- **Ces mesures d'accompagnement inciteront les automobilistes à utiliser la future route de contournement H18.**



3. Objectifs du PDPM H18



Améliorer la qualité des espaces publics et le cadre de vie.



Garantir de meilleures conditions environnementales.



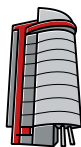
Sécuriser des itinéraires pour la mobilité douce.



Promouvoir les modes de transport alternatifs à la voiture.



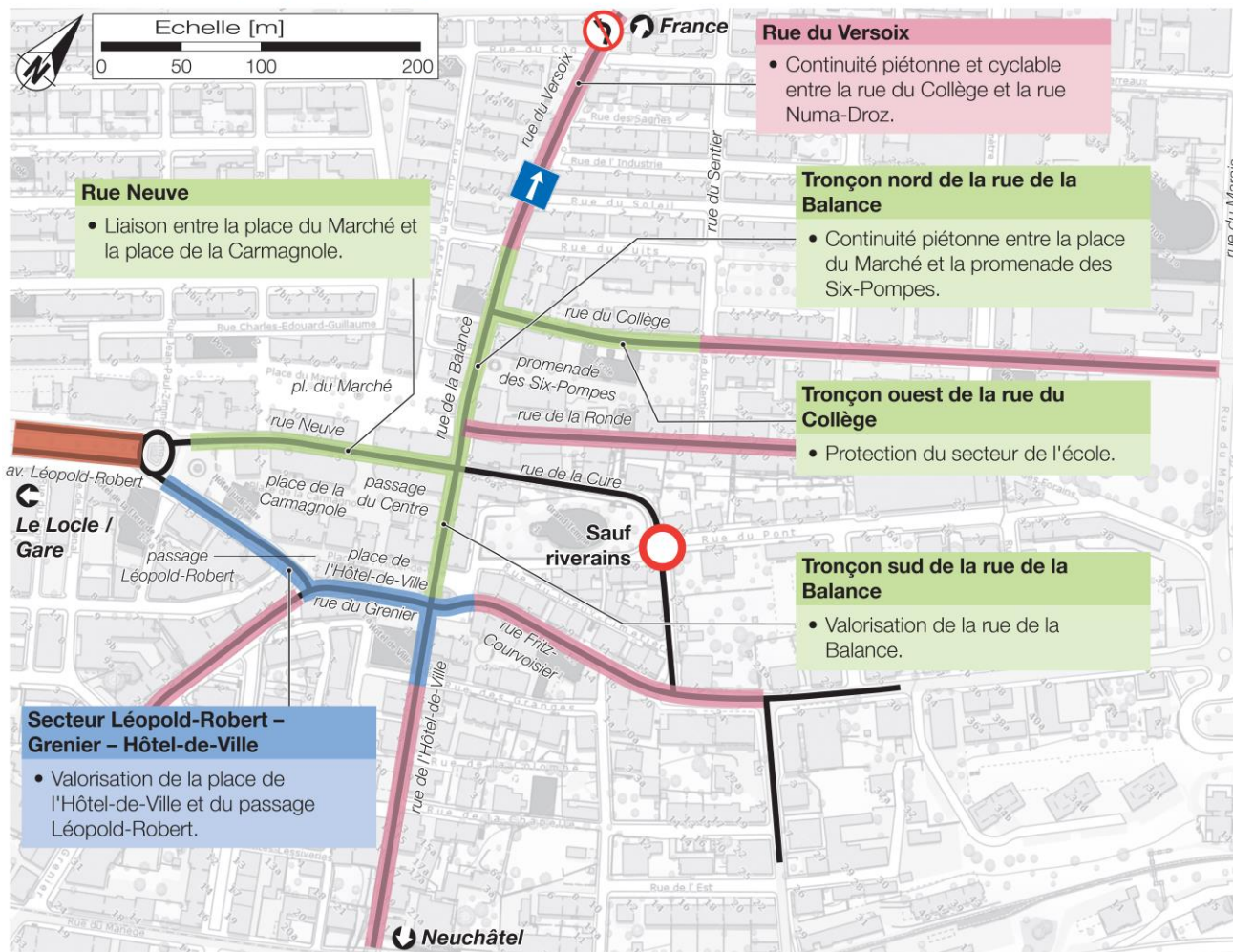
Contribuer au dynamisme économique et à la convivialité du centre-ville.



Mettre en valeur l'Urbanisme horloger, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

4. Principales mesures d'accompagnement

Zones modérées proposées et gains urbanistiques – Avec évitement H18 et PDPM H18

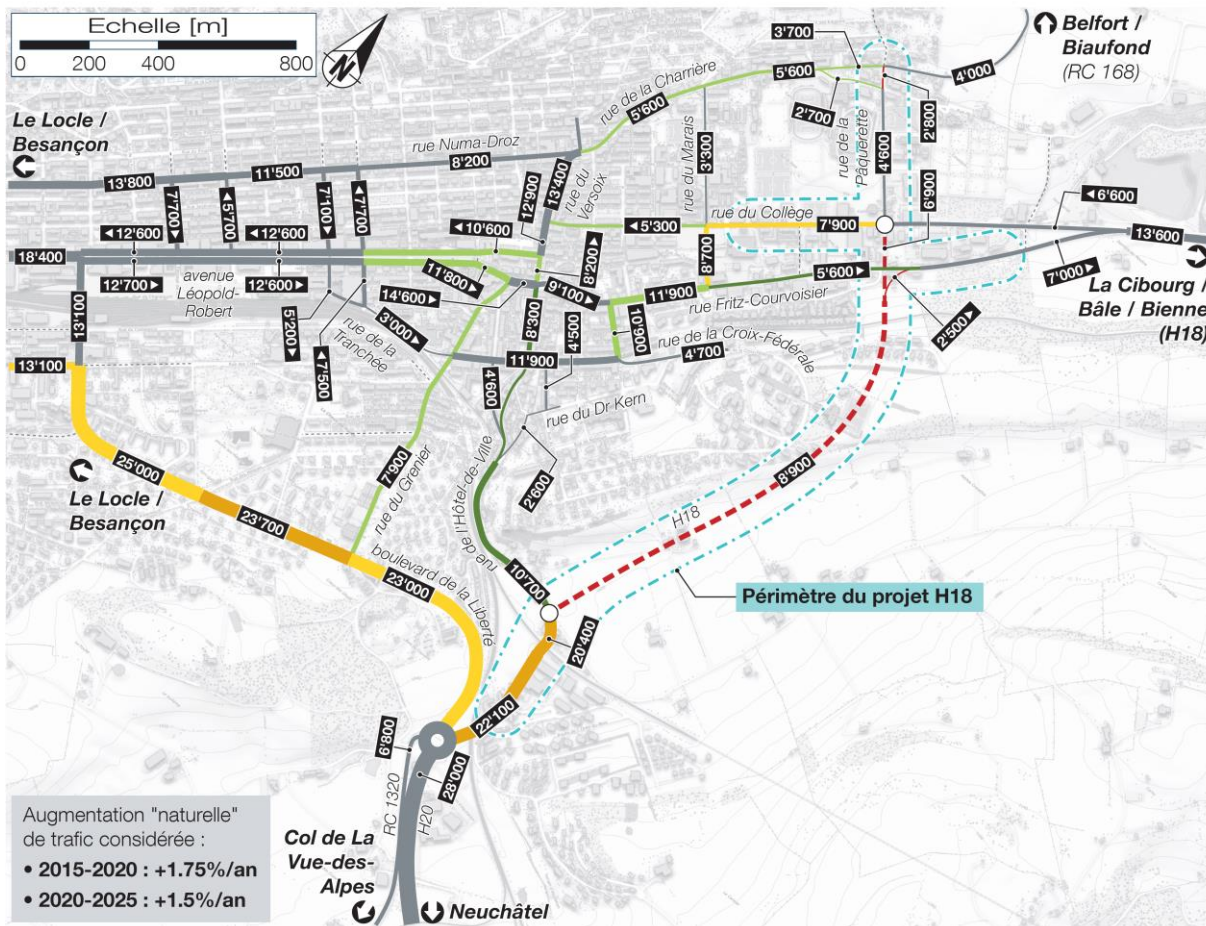


Légende :

- zone piétonne proposée (+bus et cycles)
- zone de recontre proposée
- zone 30 proposée
- limitation à 30 km/h proposée
- sens unique proposé
- circulation interdite, sauf riverains

5. Effets en terme de trafic

Charges de trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2025 –
Avec évitement H18 et sans PDDM H18 [véh./j]

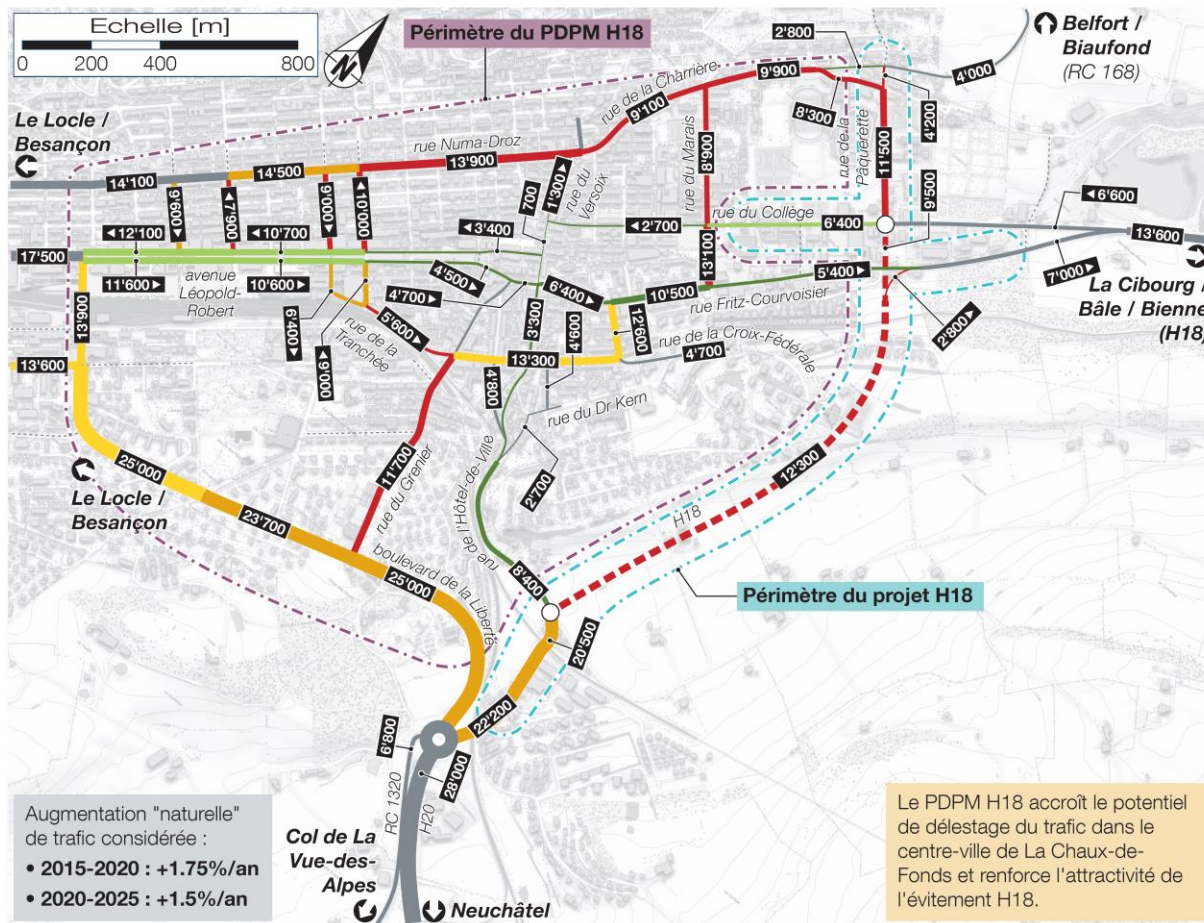


- Les charges de trafic illustrées ci-contre correspondent à une situation sans report modal ni PDDM H18.
- En 2025, avec l'évitement H18, les charges de trafic journalières atteindront :
 - environ 10'500 véh/j sur la rue Neuve (ville ancienne);
 - plus de 11'000 véh/j sur la rue de l'Hôtel-de-Ville;
 - plus de 8'000 véh/j sur la rue Numa-Droz.
- Le TJM 2025 attendu sur l'évitement H18 s'élèvera à 8'900 véh/j.

Conférence de presse H18 / PDDM 14.1.2021

5. Effets en terme de trafic

Charges de trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2025 –
Avec évitement H18 et PDPM H18 [véh/j]



- Les charges de trafic illustrées ci-contre correspondent à une situation sans report modal (cas de charge déterminant).
- En 2025, avec l'évitement H18 et le PDPM H18, les charges de trafic journalières atteindront :
 - jusqu'à 3'500 véh/j sur la rue Neuve (ville ancienne);
 - près de 8'500 véh/j sur la rue de l'Hôtel-de-Ville;
 - environ 14'000 véh/j sur la rue Numa-Droz.
- Avec la mise en place des mesures d'accompagnement du PDPM H18, le TJM 2025 attendu sur l'évitement H18 s'élèvera à 12'300 véh/j.

Légende :

0'000 TJM 2025 estimé

Variation de trafic par rapport à l'état de référence :

- > +25%
- entre +10% et +25%
- entre 0% et +10%
- entre -10% et 0%
- entre -25% et -10%
- < -25%

Echelle des valeurs :
unité : [véh/j]

0 50'000

6. Coordination H18 et PDPM

- **Réalisation des mesures d'accompagnement pouvant être faites avant la construction de la H18 (ex: piétonnisation de la place du marché ou zones 30 se trouvant dans le périmètre du PDPM)**
- **Planification et réalisation des mesures après l'ouverture de la H18 (ex: fermeture au trafic individuel motorisé de la rue de la Balance)**
- **Monitoring en terme de trafic avant et après la H18 avec une attention particulière sur les reports de trafic (ex: rue Numa-Droz).**
- **Éventuelles mesures correctives après H18.**



Questions / Réponses