

Contournement H18 : un investissement stratégique pour l'attractivité du canton



Conférence de presse du 19 octobre 2021
Tour Espacité à La Chaux-de-Fonds



Déroulement de la conférence de presse

1. Contexte général,
objectifs et présentation
du projet M. Laurent Favre, conseiller d'État
2. Un projet pour l'attractivité
des Montagnes M. Théo Huguenin-Elie, conseiller communal
3. Un investissement utile
à l'entier du canton M. Frédéric Mairy, président de l'ACN
4. Questions / Réponses

Laurent Favre conseiller d'État

Le paradoxe neuchâtelois

Forte attractivité de la place économique neuchâteloise

Solde flux démographique négatif à l'inter-cantonal

Défis en matière de mobilité, d'urbanisme et de finances publiques

Nécessité de renforcer l'attractivité résidentielle du canton

Besoin de renforcement de l'attractivité du canton et des Montagnes neuchâtelaises en particulier

Les problèmes actuels :

- Étranglement routier dans les villes du Locle (env. 22'000 véh./jour sur la N20) et de La Chaux-de-Fonds (env. 22'000 véh./jour sur la H18 actuelle)
- Nuisances sonores et émissions de microparticules
- Accessibilité routière et ferroviaire difficile

Neuchâtel Mobilité 2030

La stratégie cantonale de mobilité est basée sur **quatre piliers** visant la complémentarité de la route et du rail :

- Le RER neuchâtelois
- Les routes nationales
- Les routes cantonales
- La mobilité douce

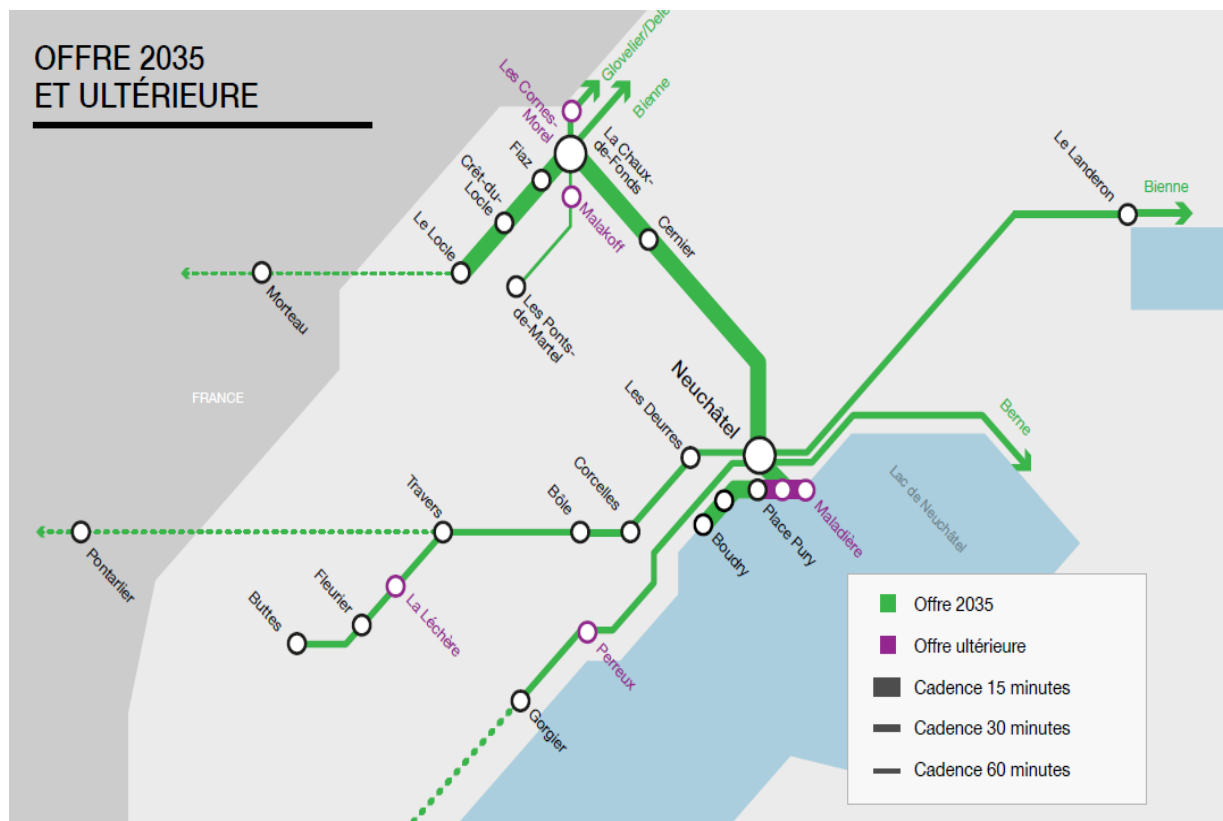


Le 28 février 2016, la population neuchâteloise a voté oui à plus de 84% pour la stratégie de complémentarité route/rail et de renforcement de la part modale des transports publics

Le 21 juin 2019, les Chambres fédérale ont adopté plus de 2 milliards de francs de crédits pour des investissements routiers et ferroviaires d'ici à 2035 dans le canton de Neuchâtel

Plus d'un milliard d'investissements dans les infrastructures ferroviaires d'ici à 2035

- Développement du RER neuchâtelois et de sa ligne directe entre Neuchâtel-Chaux-de-Fonds- Le Locle (1/4h)
- Cadence à la demi-heure sur la ligne du pied du Jura, Berne-Neuchâtel et le Val-de-Travers
- Renforcement de la ligne des horlogers

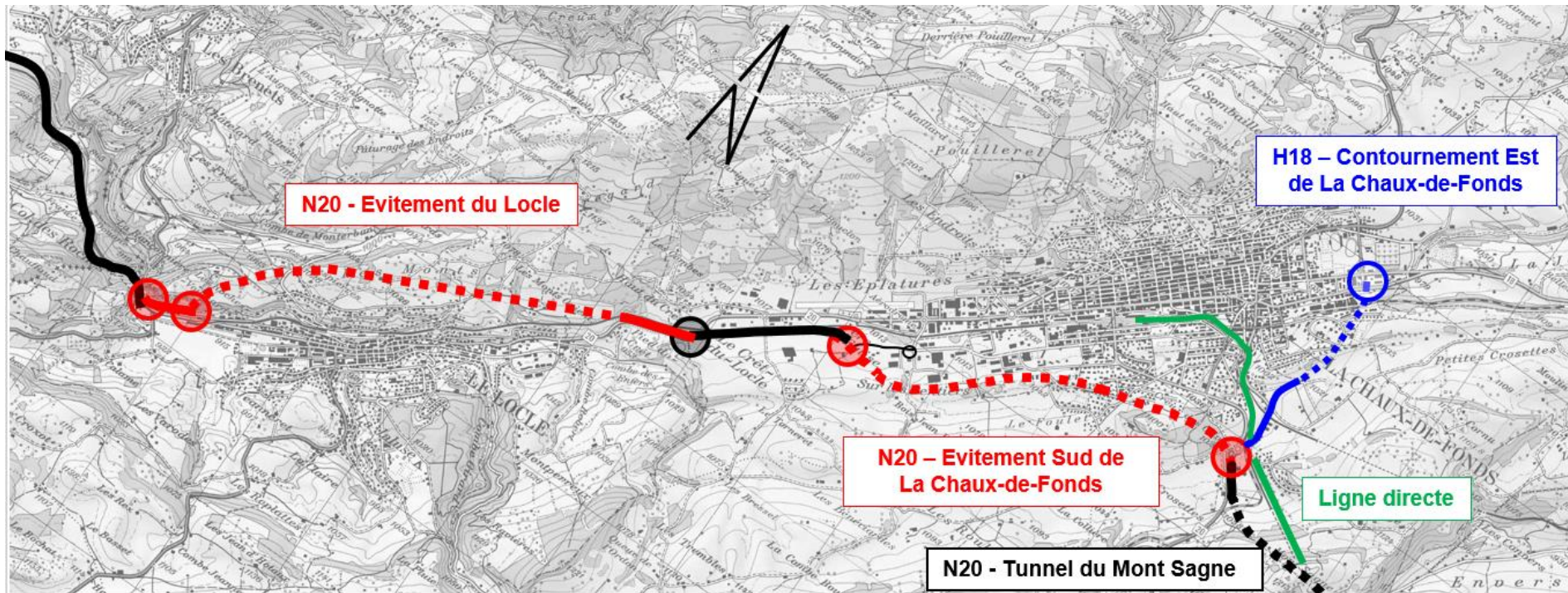


Situation à La Chaux-de-Fonds

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

- Trafic de quelque 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

Futurs tracés de la N20 et de la H18



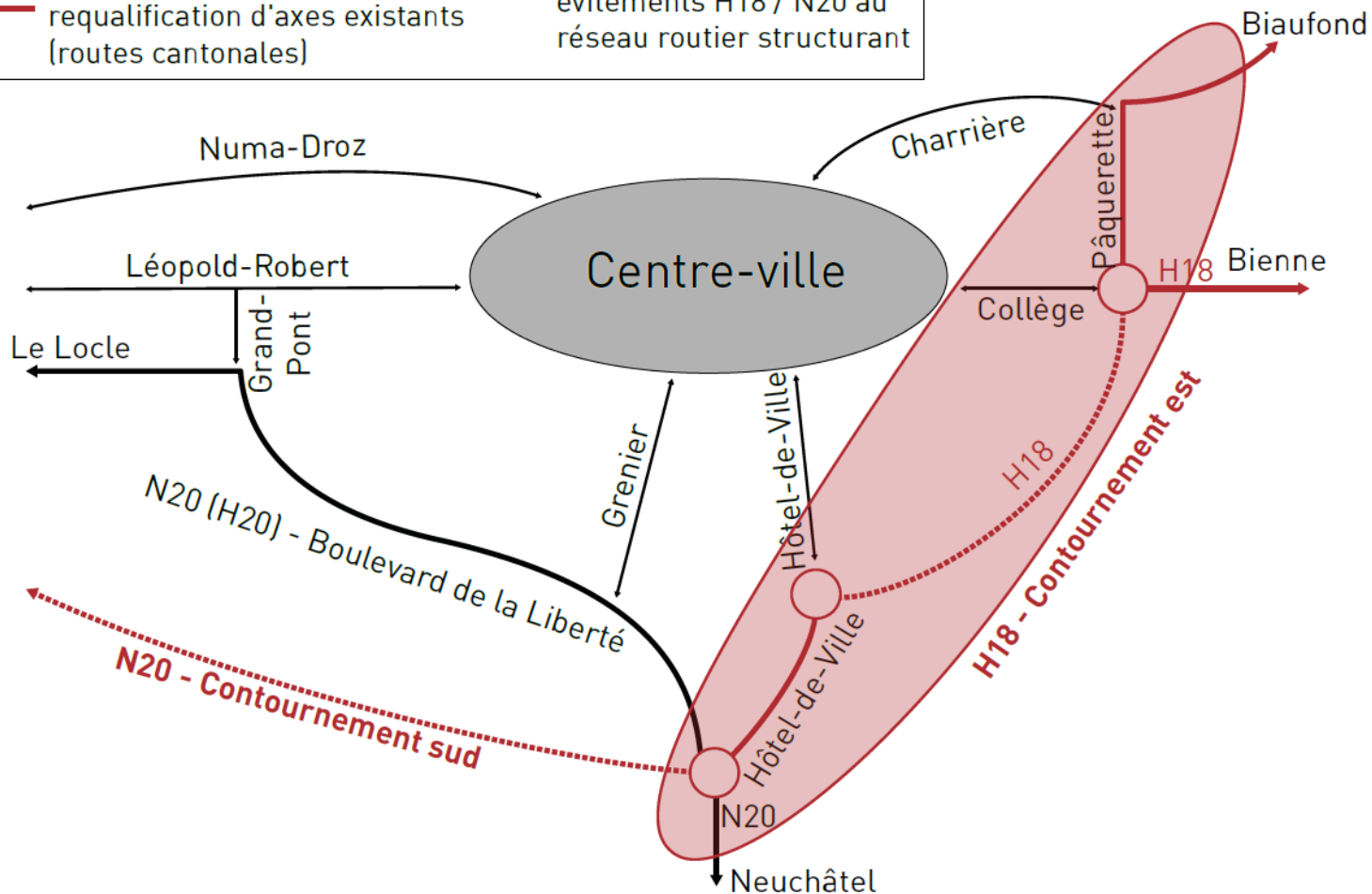
Contournement Est par la H18

Légende :

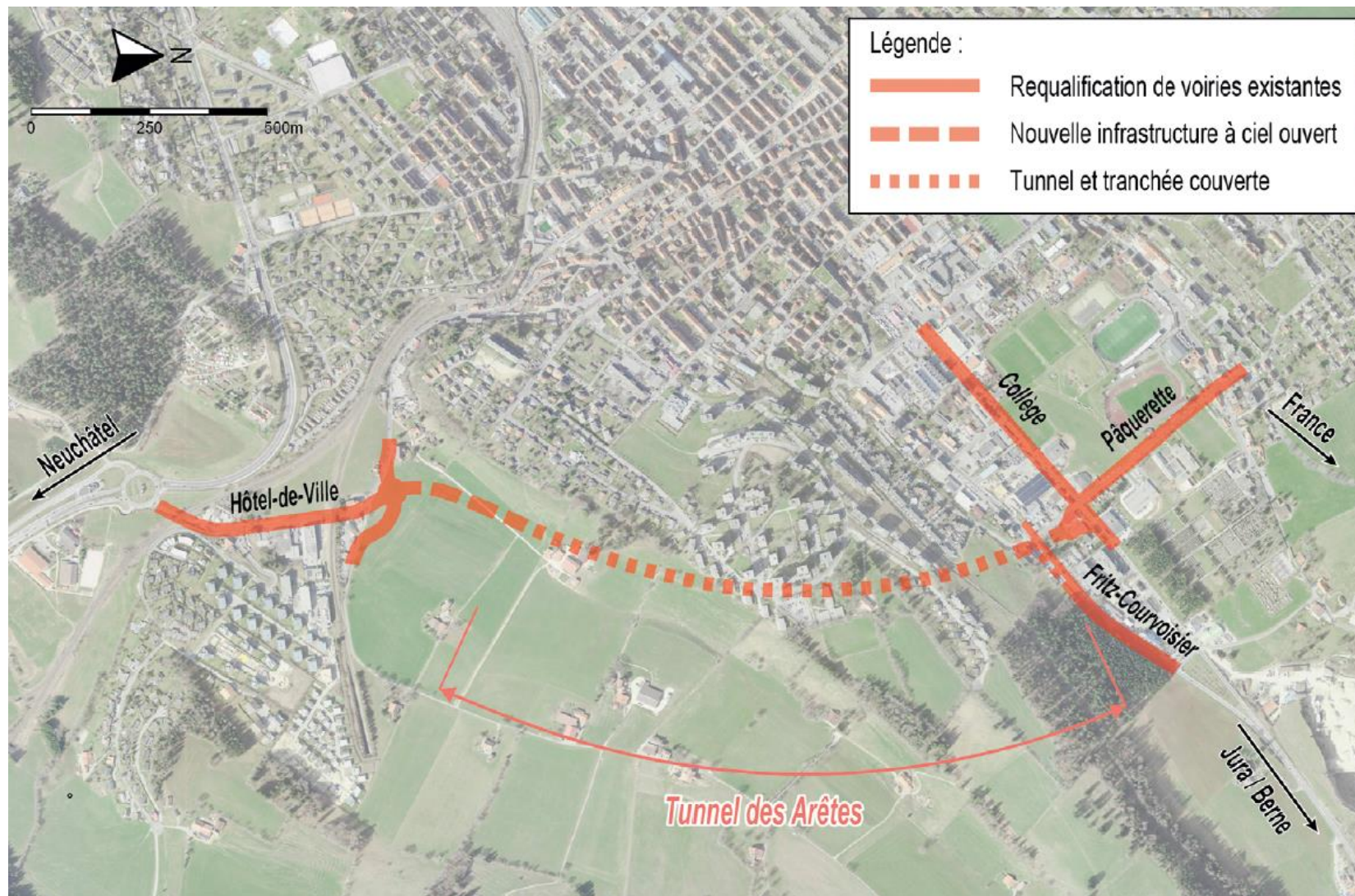
..... nouveaux tronçons

— requalification d'axes existants (routes cantonales)

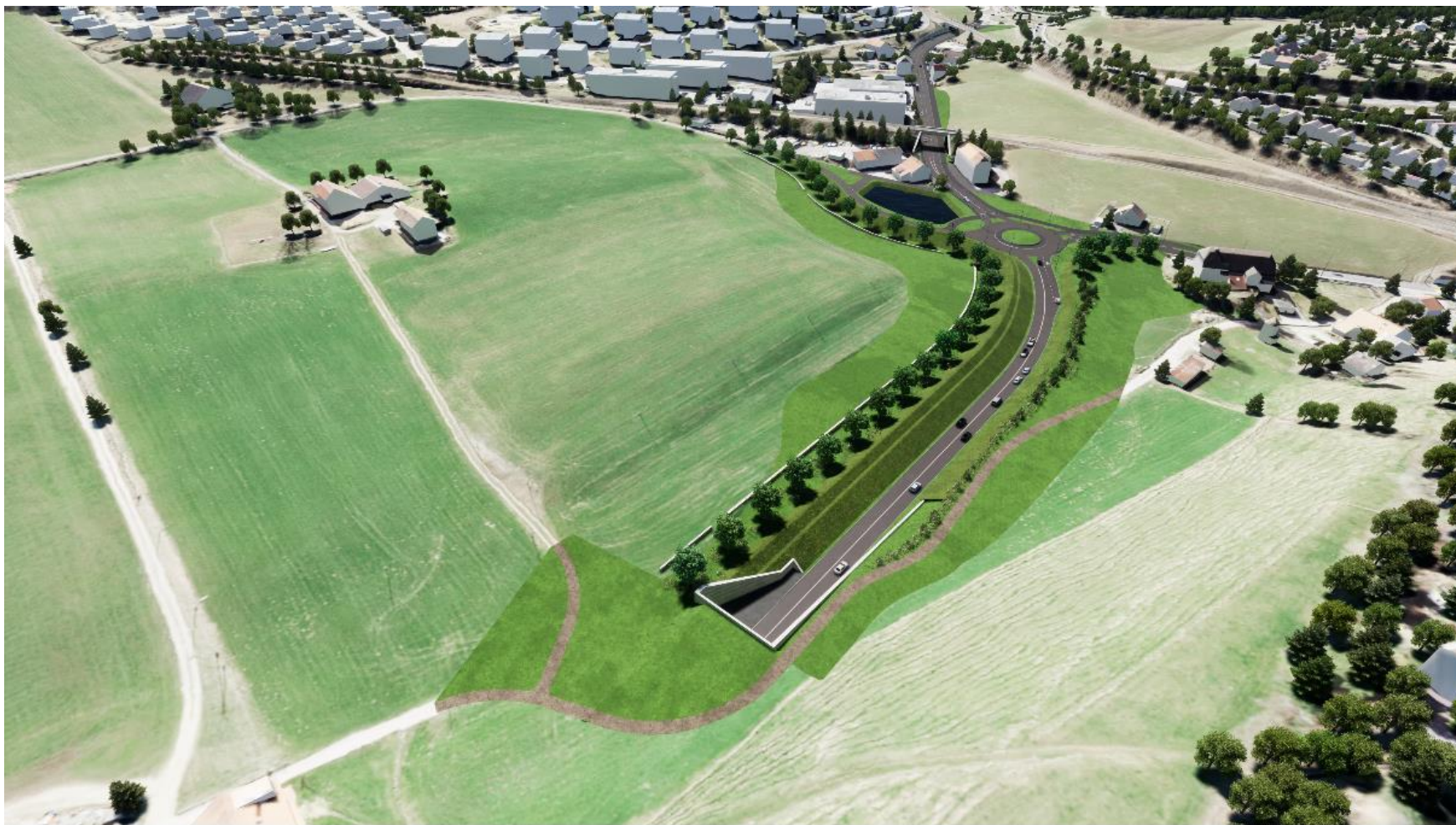
○ points d'accrochage des évitements H18 / N20 au réseau routier structurant



Tunnel des Arêtes



Présentation du projet en 3D



Étapes de réalisation du projet

- **Crédit d'études et d'acquisition** → Le crédit de 6,9 millions a été octroyé en juin 2016 par le Grand Conseil
- **Crédit de construction** → Le crédit de 186 millions, dont 73.2 à charge du canton, a été adopté par le Grand Conseil le 31 mars 2021 par 98 voix contre 7
- Réalisation du **passage supérieur de Malakoff** en 2021 pour 6.8 millions
- **Votation populaire** → le 28 novembre 2021
- **Réalisation** planifiée entre 2022 et 2027

Présentation du financement

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.—

Renforcer l'attractivité résidentielle et économique régionale et cantonale

- Améliorer la qualité de vie
- Réduire les émissions de bruit et de microparticules en centre ville
- Valoriser l'urbanisme des quartiers
- Fluidifier les mobilités

Renforcer l'attractivité résidentielle et économique régionale et cantonale

- Promouvoir la mobilité douce
- Promouvoir les transports publics
- Favoriser le commerce local
- Consolider l'économie et l'emploi durant une période incertaine

Théo Huguenin-Elie **conseiller communal**

Buts du plan directeur communal partiel des mobilités (H18)

- Nécessité de mettre en place des mesures d'accompagnement pour inciter les automobilistes à utiliser la future route de contournement H18
- Le PDPM permet de définir les espaces et rues qui seront réaménagés suite à la diminution du trafic au centre-ville

Objectifs du Plan directeur communal partiel des mobilités (PDPM)



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.

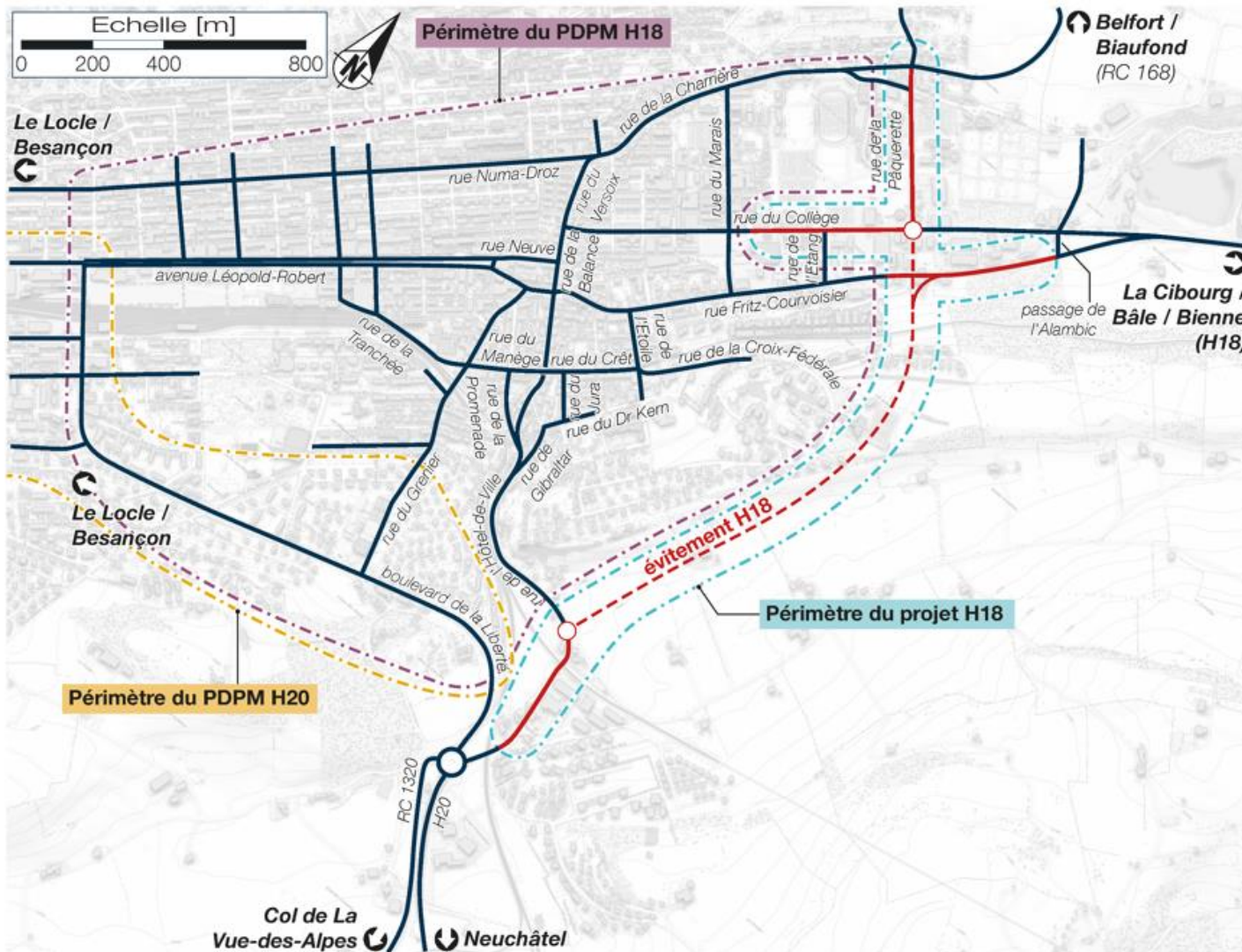


Mettre en valeur l'Urbanisme horloger, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Contexte : la H18 intégrée à la politique communale des mobilités et des espaces publics

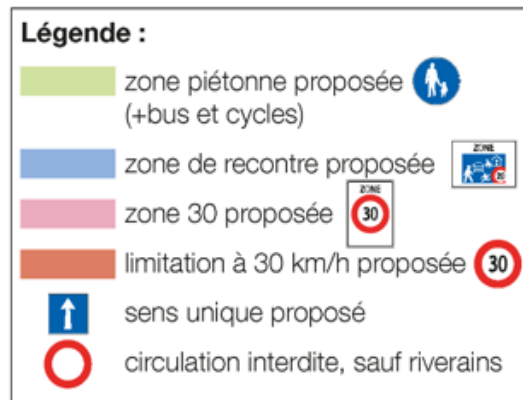
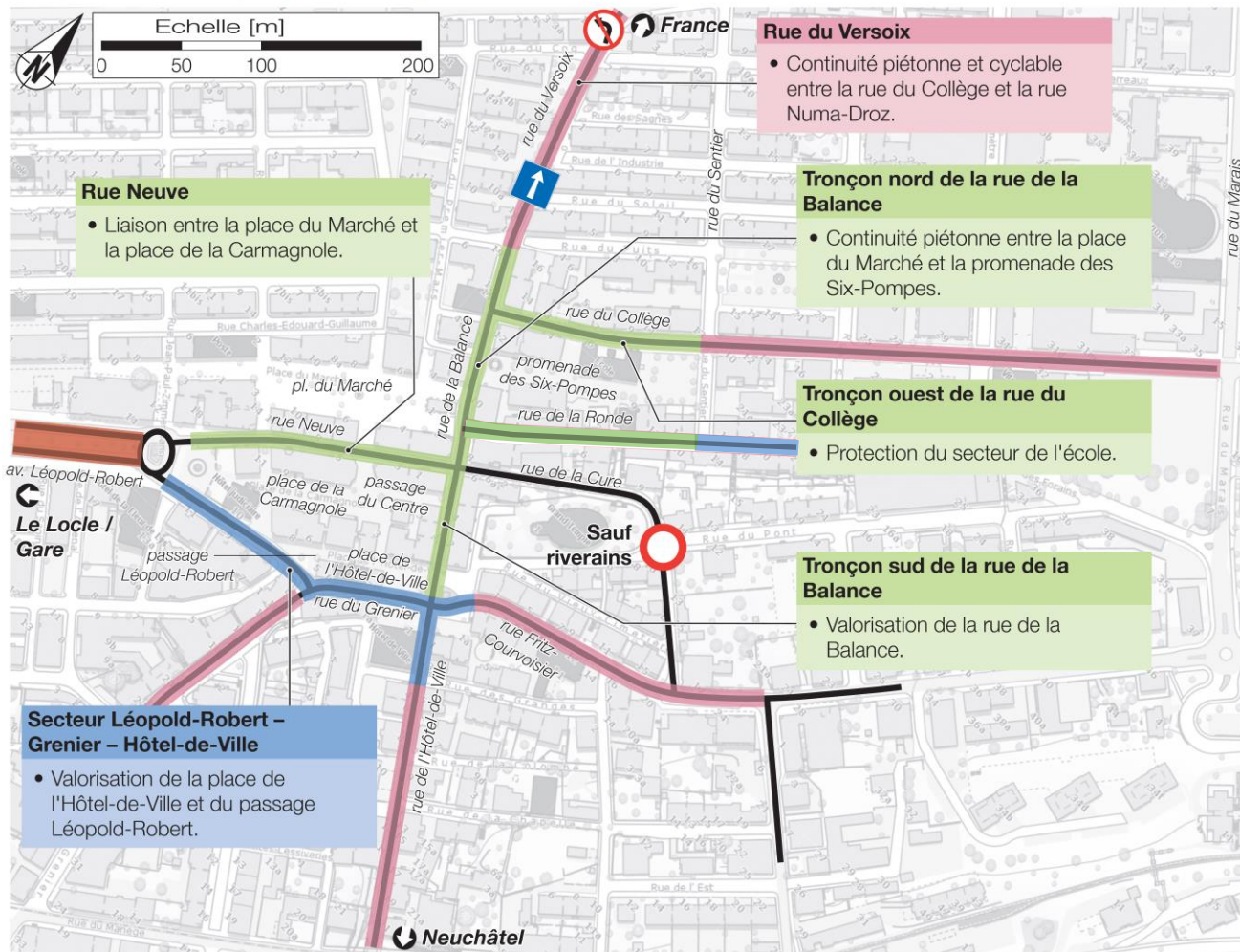
- Vision de la politique des mobilités inscrite dans le plan directeur communal des mobilités de 2017 et dans le PDPM H18
- Mise en œuvre de la politique de stationnement le 1.11.2020.
- Poursuite de la réalisation des poches de zones 30 km/h
- Revalorisation de plusieurs rues ces derniers mois afin d'avoir des espaces publics de qualité et pour la mobilité douce (rue du Cygne, du Midi, du Casino, du Dr-Coullery et de Pouillerel notamment)
- Projets de requalification de rues et d'espaces publics ces prochains mois: Place du Marché, rue de la Ronde et rue du Commerce, etc

Périmètre du PDPM H18



Principales mesures du PDPM

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



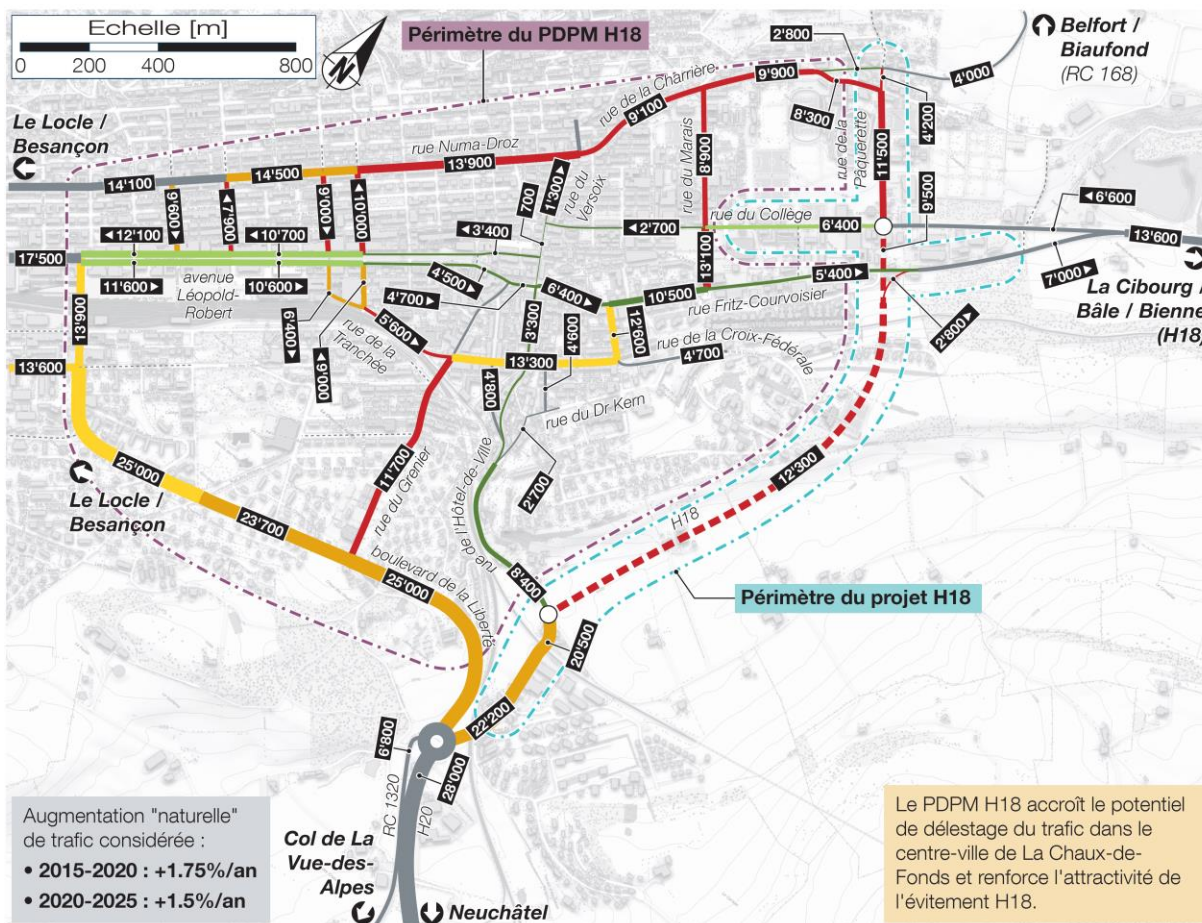
Comparaison des charges de trafic sur différents tronçons du centre-ville

Horizons temporels et mesures	Numa-Droz entre Charrière et Modulor		Hôtel-de-Ville Malakoff		Hôtel-de-Ville entre Promenade et Fritz-Courv.		POD direction Le Locle entre Balance et Modulor		POD direction Jura entre Modulor et Grenier	
	TJM	[%]	TJM	[%]	TJM	[%]	TJM	[%]	TJM	[%]
Situation actuelle	7'600	84	14'000	77	10'400	83	10'700	84	11'600	84
Horizon 2025 - 2027 <u>sans</u> le projet H18 Prise en considération uniquement de l'accroissement naturel du trafic	9'000	100	18'100	100	12'600	100	12'700	100	13'800	100
Horizon 2025 - 2027 <u>avec</u> H18 et <u>avec</u> PDPM-H18 Prise en considération de l'accroissement du trafic et des effets du contournement et du PDPM-H18	13'900	154	22'200	123	3'300	26	3'400	27	4'500	33

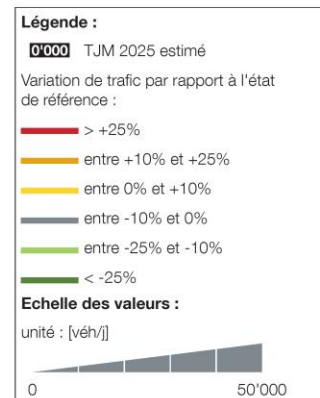
Effets en terme de trafic

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

La Chaux-de-Fonds
MÉTROPOLE HORLOGÈRE



- 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.



Coordination H18 et PDPM

- Planification et réalisation des mesures uniquement après l'ouverture de la H18 (ex: fermeture au trafic individuel motorisé de la rue de la Balance, de Collège ouest)
- Monitorage en terme de trafic avant et après la H18 avec une attention particulière sur les reports de trafic (ex: rue Numa-Droz, rue de la Charrière et rue du Grenier)
- Éventuelles mesures correctives après H18

Frédéric Mairy **président de l'Association** **des communes neuchâtelaises**

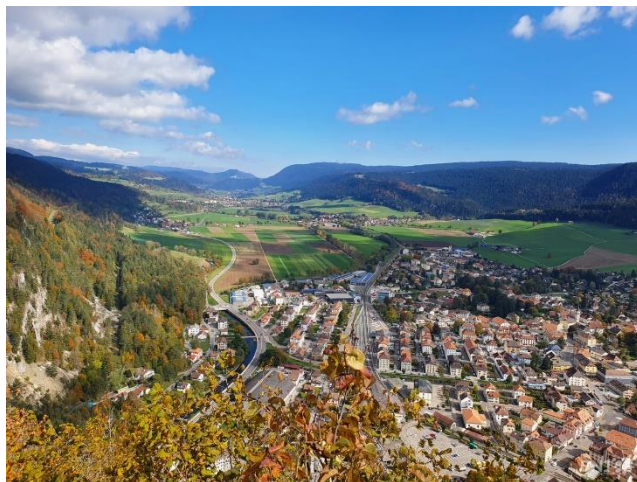
Un investissement utile à l'entier du canton

- Une maille de plus au réseau cantonal de mobilité
- Amélioration des flux entre les communes neuchâtelaises
- Amélioration des liaisons vers l'extérieur du canton
- Mise à niveau des infrastructures selon un modèle présent depuis longtemps dans d'autres communes neuchâtelaises
- Une vision large et cohérente de la mobilité dans le canton

Un renforcement de la cohésion cantonale

- Le canton et l'ensemble des communes neuchâtelaises ont besoin de s'appuyer sur des pôles urbains forts
- L'amélioration de l'accessibilité de La Chaux-de-Fonds et du Locle, ainsi que leur désengorgement, sont indispensables à leur développement et au renforcement de leur attractivité
- Ces enjeux de cohésion cantonale ont conduit l'ACN à s'engager en faveur de cet investissement

Neuchâtel, un canton à vivre



Laurent Favre conseiller d'État

Conclusions

- Cet investissement est déterminant pour l'amélioration de la mobilité, la mise en valeur du centre-ville historique et le renforcement de la qualité de vie à La Chaux-de-Fonds
- L'amélioration de l'attractivité résidentielle et économique des Montagnes neuchâtelaises est favorable à l'entier du canton
- Ce projet s'inscrit en outre dans une planification globale et cohérente de la mobilité, dont il est une pièce essentielle
- Avec le Grand Conseil (par 98 voix contre 7), dont la quasi-totalité des partis politiques, l'ACN, la ville de Chaux-de-Fonds et le Conseil d'État appellent à voter OUI le 28 novembre pour renforcer l'attractivité du canton

Questions - réponses

