

Ville du Locle – Urbanisme et environnement

Ville de La Chaux-de-Fonds – Service d'urbanisme et de l'environnement

■ Plan directeur partiel des mobilités pour les projets de contournement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la H20

Juin 2010



<p>Auteur du plan</p> <p>Transitec Ingénieurs-Conseils SA</p> <p>Lausanne, le 18 juin 2010</p>	<p>Adoption</p> <p>Au nom du Conseil communal de la Ville du Locle</p> <p>Le président Le chancelier</p> <p>..... </p> <p>Le Locle, le</p>
<p>Approbation</p> <p>Le conseiller d'Etat, chef du Département de la gestion du territoire</p> <p>.....</p> <p>Neuchâtel, le</p>	<p>Adoption</p> <p>Au nom du Conseil communal de la Ville de La Chaux-de-Fonds</p> <p>Le président La chancelière</p> <p>..... </p> <p>La Chaux-de-Fonds, le</p>

Le rapport et son annexe technique ont été acceptés par le Conseil communal de la Ville du Locle le 23 juillet 2010 et par le Conseil communal de la Ville de La Chaux-de-Fonds le 7 juillet 2010.

Le service cantonal de l'aménagement du territoire (SAT) a préavisé favorablement le Plan directeur partiel des mobilités (PDPM) le 28 septembre 2010.

Celui-ci sera soumis pour approbation par le chef du département et pour adoption par les Conseils communaux des deux Villes au terme de la consultation publique.

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1010 LAUSANNE
T 021 652 55 55 · F 021 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net



Crédit photographique page titre :
© Gérard Benoît à la Guillaume

0302_091-rap-ar-2-pdpm/JD/AR/ar

Table des matières

■ 1. Introduction.....	6
■ 1.1 Contexte du projet H20.....	6
■ 1.2 Buts, périmètre et contenu du Plan directeur partiel des mobilités (PDPM).....	7
■ 1.3 Documents de planification existants ou prévus.....	8
■ 1.4 Bases légales.....	9
■ 1.5 Procédure de consultation publique.....	10
■ 2. Objectifs généraux et localisés relatifs à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement au projet H2O.....	11
■ 2.1 Objectifs généraux à l'échelle du projet.....	11
■ 2.2 Objectifs généraux spécifiques aux modes de transport.....	14
■ 2.3 Objectifs localisés.....	18
■ 3. Potentiels d'influence de la nouvelle infrastructure routière sur les réseaux routiers urbains.....	22
■ 3.1 Définition des potentiels d'influence.....	22
■ 3.2 Potentiel d'influence de la H20 élevé.....	22
■ 3.3 Potentiel d'influence de la H20 modéré.....	22
■ 3.4 Potentiel d'influence de la H20 faible.....	23

■ 4. Exigences quantitatives concernant les charges de trafic résiduelles sur le réseau routier urbain.....	26
■ 4.1 Définition du réseau routier sensiblement influencé.....	26
■ 4.2 Objectifs quantitatifs en lien avec les aspects trafic.....	30
■ 4.3 Objectifs quantitatifs en lien avec les aspects environnementaux.....	33
■ 4.4 Coordination des aspects « trafic » et « environnement ».....	36
■ 4.5 Mesures d'accompagnement-types prévues sur les réseaux routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds.....	39
■ 5. Procédure de mise en application du PDPM.....	40
■ 5.1 Effets de l'approbation du PDPM.....	40
■ 5.2 Principe de financement des mesures.....	41
■ 5.3 Mesures de référence (préalables à la mise en service du projet H2O).....	41
■ 5.4 Mesures de contrôle (postérieures à la mise en service du projet H2O).....	42
■ 5.5 Adaptation et finalisation des mesures d'accompagnement.....	42

Liste des figures

Figure 1 : Le Locle – Potentiel d'influence de l'évitement routier H2O sur la fonction des axes.....	24
Figure 2 : La Chaux-de-Fonds – Potentiel d'influence de l'évitement routier H2O sur la fonction des axes.....	25
Figure 3 : Le Locle – Réseau routier urbain soumis à la vérification des effets des mesures d'accompagnement.....	31
Figure 4 : La Chaux-de-Fonds – Réseau routier urbain soumis à la vérification des effets des mesures d'accompagnement.....	32
Figure 5 : Le Locle – Trafics journaliers moyens (TJM) admissibles vis-à-vis des exigences de l'OPB.....	34
Figure 6 : La Chaux-de-Fonds – Trafics journaliers moyens (TJM) admissibles vis-à-vis des exigences de l'OPB.....	35
Figure 7 : Le Locle – Valeurs TJM admissibles coordonnées sur le réseau soumis à la vérification des effets des mesures.....	37
Figure 8 : La Chaux-de-Fonds – Valeurs TJM admissibles coordonnées sur le réseau soumis à la vérification des effets des mesures.....	38

■ 1. Introduction

■ 1.1 Contexte du projet H20

■ 1.1.1 Contexte global

La route principale suisse H20 relie la frontière française à Neuchâtel par Le Locle et La Chaux-de-Fonds.

Cet axe fait actuellement partie des liaisons susceptibles d'être portées au réseau des routes nationales suisses, dans le but d'améliorer les liaisons entre la Suisse et les pays limitrophes.

En effet, la H20 et sa continuation française (D461) permettent la liaison entre, d'une part, l'autoroute A5 à Neuchâtel et la H10 vers Berne et, d'autre part, l'autoroute A36 à Besançon et la N57 vers le Luxembourg.

■ 1.1.2 Contexte local

Parallèlement à sa fonction de transit international, la route principale suisse H20 assure la liaison entre les trois villes du Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN), soit Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle.

L'ouverture progressive de la liaison autoroutière entre Vauseyon (Neuchâtel) et le Bas-du-Reymond (La Chaux-de-Fonds) entre 1994 et 2000 a permis d'améliorer sensiblement les liaisons entre le Littoral et les Montagnes, en évitant le passage par le col de la Vue-des-Alpes.

Le chef-lieu cantonal et les deux villes des Montagnes neuchâteloises connaissent de forts échanges entre eux. De plus, le trafic pendulaire transfrontalier entre le Val de Mordeau et le bassin d'emplois des Montagnes est très important.

En outre, la part modale des transports individuels motorisés est élevée au Locle et à La Chaux-de-Fonds, compte tenu des conditions relativement aisées de circulation et de stationnement ainsi que du déficit d'attractivité des transports publics urbains et interurbains.

Ainsi, depuis de nombreuses années, le centre-ville de La Chaux-de-Fonds et, surtout, celui du Locle, sont saturés aux heures de pointe par du trafic interne, du trafic en échange et du trafic de transit.

■ 1.1.3 Contexte des projets de contournement routier

L'opportunité d'un classement de la H20 dans le réseau des routes nationales est à l'origine du décret du Grand conseil neuchâtelois du 4 décembre 2007 qui octroie au Conseil d'Etat neuchâtelois un crédit de 4 millions de francs pour l'élaboration d'un dossier afin que les contournements routiers soient prêts à la construction au moment du classement de cette route dans le réseau national.

Le Service des ponts et chaussées (SPCH) est en charge de l'élaboration de ce dossier.

Un dossier préalable a été transmis aux services fédéraux concernés en mars 2009. Une étude d'opportunité a été réalisée en octobre 2009. Le volet « trafic » de cette étude d'opportunité a démontré le rôle primordial de la H20 pour réduire significativement le trafic à travers les centres urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds¹.

1 République et Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées
Route principale H20 – Etude d'opportunité, Pronostics de trafic
Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne, septembre 2009

En lien avec l'étude d'opportunité ont été définies des mesures d'accompagnement au projet H20, afin d'atteindre un déploiement total des effets de la mise en service des deux contournements routiers.

Pour asseoir le caractère indispensable des mesures d'accompagnement, le SPCH a proposé aux Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, dans un esprit de collaboration avec les différents partenaires, d'établir un plan directeur partiel des mobilités afin de garantir la mise en œuvre des mesures d'accompagnement prévues dans le cadre du projet H20.

■ 1.2 Buts, périmètre et contenu du Plan directeur partiel des mobilités (PDPM)

Ce document a pour but de lier les autorités cantonales aux autorités communales pour assurer l'étude des mesures d'accompagnement (études détaillées, financement, procédures d'enquête), leur réalisation, l'analyse de leurs effets, voire le renforcement de ceux-ci par des actions complémentaires.

Le périmètre retenu pour les études de circulation du projet H20 englobait les périmètres urbanisés du Locle et de La Chaux-de-Fonds ainsi que le secteur du Crêt-du-Locle, situé entre ces deux localités.

Ainsi, la portée territoriale du PDPM concerne les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Le PDPM définit, pour les mesures d'accompagnement :

- les objectifs à atteindre;
- la procédure détaillée et son calendrier.

Le Département de la gestion du territoire (DGT) de la République et Canton de Neuchâtel, le Conseil communal de la Ville du Locle et le Conseil communal de la Ville de La Chaux-de-Fonds sont liés par le PDPM. En l'approuvant, respectivement en l'adoptant, ils s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Les mesures d'accompagnement sont indissociables de la mise en service des contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la H20.

■ 1.3 Documents de planification existants ou prévus

Le présent PDPM doit être établi en cohérence avec les plans directeurs existants ou en cours d'élaboration :

- le plan directeur cantonal (1987), nouveau plan (PDc) en cours d'examen par la Confédération;
- le plan directeur des transports de la République et Canton de Neuchâtel (2007);
- le projet d'agglomération RUN, volet « transports et urbanisation » (2007);
- l'étude complémentaire « Mobilité douce » du projet d'agglomération RUN (2008);
- le plan directeur de la mobilité urbaine de la Ville de La Chaux-de-Fonds (2002).

Les mesures d'accompagnement prévues dans le cadre du projet H20 s'inscrivent dans les principes fixés par les fiches suivantes du nouveau plan directeur cantonal :

- fiche A_32 : réaliser les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds (H20-H18);
- fiches du chapitre A.2 : organiser et gérer la mobilité;
- fiches du chapitre U.1 : coordonner urbanisation, mobilité et environnement;
- fiches du chapitre U.2 : améliorer la qualité de la vie et valoriser l'espace urbain.

Il est à noter qu'un plan directeur communal, accompagné d'un plan directeur de la mobilité, devrait être réalisé courant 2011 par la Ville de La Chaux-de-Fonds.

La Ville du Locle prévoit la réalisation d'un plan directeur de la mobilité à moyen terme.

■ 1.4 Bases légales

La base légale du présent Plan directeur partiel des mobilités (PDPM) se trouve dans la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire du 2 octobre 1991 (LCAT, RSN 701.0).

Le PDPM doit être assimilé à deux plans directeurs communaux, l'un pour la Ville du Locle, l'autre pour la Ville de La Chaux-de-Fonds, conformément à l'art. 44 LCAT, dans l'esprit de la collaboration intercommunale souhaitée par l'art. 8 LCAT.

art. 8 al. 1 LCAT : « *Les communes collaborent dans le cadre régional pour régler leurs problèmes communs.* »

art. 44 al. 1 LCAT : « *Les communes peuvent établir des plans directeurs sur tout ou partie de leur territoire.* »

art. 44 al. 2 LCAT : « *Les plans directeurs sont soumis à l'approbation du département.* »

art. 44 al. 3 LCAT : « *Ils sont ensuite adoptés par le Conseil communal à l'exception du programme d'équipement.* »

■ 1.5 Procédure de consultation publique

La procédure d'approbation est la suivante :

- le PDPM est établi par les Villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds;
- il est transmis au Service cantonal de l'aménagement du territoire (SAT), qui consulte les différents services et offices du DGT;
- le SAT établit une synthèse des préavis et retourne, le cas échéant, le document aux deux Villes pour adaptation;
- le dossier est validé par les services cantonaux;
- une consultation publique est organisée par les deux Villes;
- suivant les résultats de la consultation, le document peut être renvoyé aux différents services pour un nouveau préavis;
- le document est approuvé par le chef du DGT, puis adopté par les Conseils communaux des deux villes, suite à quoi il entre en force.

■ 2. Objectifs généraux et localisés relatifs à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement au projet H20

■ 2.1 Objectifs généraux à l'échelle du projet

Les projets de contournement H20 ont pour but d'améliorer les conditions de vie dans les deux centres urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds. A ce titre, ils contribuent à atteindre les objectifs visés par l'axe II du plan directeur des transports (villes neuchâteloises : sérénité et sécurité) ainsi que par l'objectif 4.5 du projet d'agglomération RUN (valoriser les villes).

Cinq axes d'objectifs peuvent être dégagés :

- l'amélioration des conditions environnementales;
- l'amélioration de la sécurité de la mobilité douce;
- la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture;
- la contribution au dynamisme économique et à la convivialité des centres-villes;
- la mise en valeur de l'Urbanisme horloger, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

■ 2.1.1 Amélioration des conditions environnementales

Améliorer la qualité de vie des habitants

Le trafic traversant actuellement les centres urbains des deux villes engendre des nuisances environnementales (bruit et pollution de l'air) très élevées; les contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds réduiront sensiblement ces nuisances, en reportant une partie de ce trafic sur une infrastructure routière préservant les centres urbains des deux villes.

Ainsi, les contournements routiers doivent permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Respecter les prescriptions fédérales en matière de protection contre le bruit (OPB)

L'assainissement du bruit routier doit, selon l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB, RS 814.41), intervenir d'ici le 31 mars 2015 pour les routes nationales et d'ici le 31 mars 2018 pour les autres routes (art. 17 al. 4).

Le respect de cette exigence fédérale constitue également un objectif d'amélioration des conditions environnementales dans les deux villes des Montagnes neuchâteloises.

■ 2.1.2 Amélioration de la sécurité de la mobilité douce

Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, en particulier pour les usagers les plus vulnérables

Les cyclistes et les piétons sont particulièrement vulnérables dans le trafic routier.

Les charges de trafic de l'ordre de 20'000 vhc/jour constatées aujourd'hui sur plusieurs axes du Locle et de La Chaux-de-Fonds ne permettent pas une circulation sûre des cyclistes.

De même, ces charges de trafic ne garantissent pas une sécurité optimale des traversées piétonnes, en particulier pour les personnes à mobilité réduite ou les piétons les plus jeunes.

De plus, quelques établissements scolaires (collèges Jehan-Droz et Daniel-JeanRichard au Locle, collèges des Forges et des Gentianes à La Chaux-de-Fonds) se situent le long de l'itinéraire de transit ou des axes collecteurs acheminant le trafic vers la H2O.

Des mesures doivent être prises pour assurer la sécurité des piétons, et en particulier des enfants, sur ces traversées piétonnes.

■ 2.1.3 Promotion des modes de transport alternatifs à la voiture

Transports publics

Comme le recommande le projet d'agglomération RUN (objectif 4.3), le report modal vers les transports publics dès l'origine du déplacement doit être promu, qu'il s'agisse de déplacements internes aux Montagnes neuchâteloises ou en lien avec le Littoral, le Jura et le Jura bernois ou la France voisine.

Au surplus, les points d'entrée de ville créés par les différentes jonctions du projet H2O doivent favoriser l'émergence de pôles d'échange entre les transports individuels motorisés et les transports publics.

De plus, l'utilisation des transports publics pour les trajets internes aux villes doit être encouragée et facilitée.

Mobilité douce

Les conditions de circulation étant rendues plus confortables dans les centres-villes, les modes doux peuvent – et doivent – être favorisés pour les trajets internes aux deux villes.

■ 2.1.4 Contribution au dynamisme économique et la convivialité des centres-villes

Favoriser l'accès aux commerces, services et entreprises

Les centres-villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds accueillent de nombreux commerces, services et entreprises.

L'accès à ces commerces, services et entreprises doit ainsi être assuré, en particulier au moyen d'une offre de stationnement adéquate, afin de garantir l'accès des clients et visiteurs.

Créer les conditions favorables pour une utilisation agréable des espaces publics

Certains axes servant au transit dans les hypercentres (par exemple, la rue Daniel-JeanRichard ou la rue du Temple au Locle ou l'avenue Léopold-Robert à La Chaux-de-Fonds) méritent des conditions plus favorables pour une utilisation agréable des espaces publics (terrasses, bancs publics, ...).

De plus, certains axes plus résidentiels connaissent des charges de trafic importantes. Une réduction des flux permettrait de « rendre » la rue aux riverains (augmentation des espaces verts, sécurité aux abords des places de jeux, élargissement des trottoirs,...)

■ 2.1.5 Mise en valeur de l'Urbanisme horloger

Mettre en valeur les abords des bâtiments remarquables

La création des infrastructures de contournement du Locle et de La Chaux-de-Fonds permet des réductions de trafic dans les centres urbains, grâce auxquelles de nouveaux potentiels de réaménagement d'espaces publics susceptibles de mettre en valeur l'Urbanisme horloger seront dégagés.

Créer des conditions favorables pour les visiteurs des deux villes

Les itinéraires menant aux centres-villes et aux différents sites remarquables doivent être « lisibles » depuis toutes les provenances (France, La Brévine, Les Ponts-de-Martel, Neuchâtel, La Cibourg ou Biaufond) pour tous les usagers et, en particulier, ceux qui sont étrangers aux lieux.

■ 2.2 Objectifs généraux spécifiques aux modes de transport

■ 2.2.1 Trafic individuel motorisé

Optimiser l'exploitation du réseau routier

La création de nouvelles infrastructures routières suppose une réflexion globale sur la hiérarchisation future du réseau routier.

En effet, certains axes précédemment destinés à écouler le trafic de transit ne revêtent plus qu'un rôle d'accessibilité et de desserte locales.

A l'inverse, certaines routes actuellement peu utilisées peuvent devenir des axes collecteurs en liaison avec les jonctions du contournement.

Ainsi, il est nécessaire de redéfinir une hiérarchisation du réseau routier avec le contournement en service, afin de déterminer les potentiels de réaménagement des différents axes du réseau routier urbain.

Ce réaménagement doit s'effectuer de manière à conférer une grande lisibilité du réseau à l'utilisateur, habituel ou occasionnel, afin de clarifier les itinéraires à emprunter entre les différents quartiers et les jonctions du contournement.

La lisibilité peut intervenir par le jalonnement, mais aussi par le type d'aménagement et la capacité offerte des axes concernés.

Inciter les usagers à emprunter les axes de contournement pour le trafic de transit ainsi que certains trajets internes aux villes ou en échange avec les villes

Le potentiel d'utilisation de la H2O n'est pas limité au seul transit. Une part importante du trafic empruntant les contournements des deux villes sera constituée par du trafic d'échange ou du trafic interne aux villes.

Il convient donc d'optimiser l'utilisation du contournement pour ces deux types de trafic, afin de limiter l'utilisation du réseau routier urbain existant.

Les mesures prises pour atteindre cet objectif peuvent être incitatives, en informant l'utilisateur sur les avantages de l'utilisation de la nouvelle infrastructure, ou contraignantes, par exemple en pénalisant les itinéraires de court-circuit à l'intérieur des villes (contrôle d'accès sur certains itinéraires, réorganisation des circulations et mesures de modération du trafic dans les quartiers d'habitat à protéger,...).

Garantir l'accessibilité aux différents quartiers depuis tous les axes d'accès

L'ensemble des axes routiers desservant les villes doit être considéré.

En plus de la H20, l'accessibilité aux différents quartiers des villes doit être garantie pour la H18 (Chemin Blanc) et la RC168 (route de Biaufond) à La Chaux-de-Fonds ainsi que pour la RC149 (route du Prévoux), la RC170 (route de la Jaluse) et la RC2330 (route de la Combe-Girard) au Locle.

Limiter l'impact du trafic pendulaire aux périodes de pointe

Les contournements ont notamment pour but de soulager les villes du trafic dont elles subissent les nuisances.

Le caractère pendulaire de la H20, particulièrement du côté du Locle, implique des effets très marqués aux périodes de pointe.

Ainsi, l'utilisation du contournement par le trafic pendulaire doit être maximale. En cas de surcharge de trafic sur le contournement, des mesures doivent être prises pour éviter l'engorgement du réseau routier urbain (contrôle d'accès, renforcement de l'incitation au report modal,...).

Protéger les quartiers résidentiels du trafic de transit

Les itinéraires de court-circuit à travers les quartiers résidentiels doivent être évités.

Modérer le trafic dans les zones résidentielles

Les zones résidentielles doivent être protégées du trafic. Le volume de trafic doit y être limité et la vitesse des véhicules réduite, que ce soit grâce à des régimes de vitesse plus bas ou par des aménagements constructifs diminuant la vitesse des véhicules.

Permettre un déneigement efficace de l'ensemble du réseau routier

Les contraintes climatiques des Montagnes neuchâteloises nécessitent un entretien accru du réseau routier.

Le déneigement doit être assuré de manière permanente, non seulement sur la H20, mais également sur le réseau collecteur des jonctions.

Gérer le stationnement

L'objectif général « Favoriser l'accès aux commerces et services » est lié à l'objectif spécifique « Gérer le stationnement ».

Les différents types d'usagers (résident, pendulaire fixe, pendulaire dynamique, client des commerces et services, livreur,...) ont des besoins divers.

Le stationnement doit donc être assuré pour l'ensemble des usagers, en fonction des objectifs généraux.

Néanmoins, tous les usagers ne doivent pas pouvoir stationner partout, mais plutôt pouvoir stationner quelque part.

Les clients et visiteurs doivent bénéficier de places de courte durée à proximité des zones centrales et commerciales, alors que les résidents doivent disposer d'une offre de stationnement tout au long de l'année, y compris lors de la période hivernale.

Réduire fortement le stationnement des pendulaires dans les centres-villes

Comme le souligne le plan directeur des transports, les pendulaires seront, de manière générale, encouragés, voire fortement incités, à stationner hors des centres-villes.

Le report modal en périphérie grâce à des parkings d'échange, soit reliés à des lignes de transports publics performantes (P+R), soit suffisamment proches des centres pour permettre de finir le trajet à pied (P+M), permettent d'extraire ce type de stationnement, fortement consommateur de l'offre à disposition.

Une gestion volontariste de l'offre (par exemple, en limitant la durée maximale autorisée de parcage) optimise les effets de l'incitation au report modal. Cette gestion globale du stationnement, à l'échelle de l'agglomération, constitue à ce titre l'un des concepts-clés du projet d'agglomération RUN.

2.2.2 Transports publics

Améliorer les conditions de circulation des transports publics

Le report modal vers les transports publics, souhaité dans les divers documents directeurs ainsi que dans les objectifs généraux du présent PDPM, n'est efficace que si des conditions favorables sont créées pour la progression des bus.

Actuellement, la saturation récurrente du réseau routier principal, en particulier au Locle, ne constitue pas des conditions favorables pour la promotion des transports publics.

Avec la mise en service des contournements, les conditions de circulation des transports publics devront être améliorées. L'augmentation de la vitesse commerciale des bus et le respect des horaires sont les principales attentes de la clientèle et peuvent être considérés comme des objectifs principaux.

La création de voies réservées pour les bus ou la priorisation des transports publics aux carrefours permettent notamment d'atteindre ces objectifs.

Il convient de relever que le plan directeur cantonal, dans sa fiche E_12, vise un développement à proximité des gares.

Améliorer le fonctionnement des pôles d'échange entre transports urbains et interurbains

Pour renforcer l'attrait des transports publics, une complémentarité entre transports interurbains et urbains est nécessaire.

Ainsi, la réalisation de pôles d'échange, en particulier au niveau des gares CFF des deux villes, permet d'accroître l'attractivité des transports publics.

Plus largement, la revitalisation des quartiers de gares, recommandée par le plan directeur des transports, constitue également un élément stratégique en faveur du transfert modal.

■ 2.2.3 Mobilité douce

Encourager les déplacements à pied ou à vélo pour les trajets internes

Le potentiel de requalification des axes urbains et de certains espaces publics des deux villes doit permettre la promotion de la mobilité douce pour les trajets internes aux villes, comme le mentionne le projet d'agglomération RUN (fiche 16).

Les hypercentres possèdent des tailles suffisamment restreintes pour permettre une grande majorité de déplacements à pied.

De plus, dans l'axe de la vallée, les déplacements à vélo n'impliquent pas de fortes dénivellations. Par conséquent, le potentiel cyclable est également important.

Garantir la sécurité des enfants aux abords des écoles

Les collèges situés à proximité des axes routiers fréquentés (Forges, Gentianes, Promenade, Charrière,...) doivent faire l'objet d'une attention particulière.

De manière générale, les volumes de circulation et la vitesse des véhicules seront maîtrisés dans ces secteurs particulièrement sensibles.

■ 2.3 Objectifs localisés

■ 2.3.1 Le Locle et La Chaux-de-Fonds – Accès au pôle de développement du Crêt-du-Locle

Le rôle majeur du pôle de développement d'intérêt cantonal du Crêt-du-Locle nécessite que l'accès à l'ensemble des secteurs de ce pôle soit garanti de manière aisée pour l'ensemble des usagers, du piéton au train routier.

Comme développé dans la fiche 11 du projet d'agglomération RUN, l'utilisation des transports publics, routiers ou ferroviaires, pour la desserte du pôle de développement est primordiale et complémentaire à l'accessibilité routière.

L'accessibilité au secteur par ces différents modes de transports doit être assurée tant en lien avec La Chaux-de-Fonds qu'avec Le Locle et la France.

■ 2.3.2 Le Locle et La Chaux-de-Fonds – Diminution de l'attractivité des itinéraires de court-circuit entre La Chaux-de-Fonds et la France

A l'heure actuelle, des itinéraires de court-circuit existent entre La Chaux-de-Fonds et les postes-frontière du Col-France et des Brenets, du fait de la saturation du réseau routier loclois.

Le court-circuit le plus attractif emprunte l'itinéraire Le Crêt-du-Locle – Chemin Sandoz – Les Monts – Combe de Monterban – Les Frêtes – Col-France / Les Brenets.

Les axes utilisés ne sont absolument pas adaptés au trafic pendulaire (largeur parfois inférieure à 4 m, manque de visibilité aux carrefours et en section, déneigement réduit, bâtiments riverains directement en bordure de route,...).

L'exploitation à un seul tube du tunnel du Locle peut créer, à l'heure de pointe du soir, une légère réduction de la capacité dans le secteur du Crêt-du-Locle. Dans un tel cas, la tentation serait grande, pour l'utilisateur, de quitter la H2O pour se reporter sur ce réseau rural.

Ainsi, des mesures, incitatives et/ou contraignantes, doivent être prises afin de réduire très sensiblement, voire de supprimer, le transit sur cet axe.

■ 2.3.3 Le Locle – Itinéraire de secours en cas de fermeture du tunnel d'évitement

Le tunnel d'évitement du Locle sera probablement construit à un seul tube dans une première phase.

Les travaux d'entretien courant (lavage, révision ou réparation des installations électromécaniques,...) ou des cas exceptionnels de fermeture (accident, incendie,...) nécessitent de fermer le tube quelques heures, voire quelques jours, par an.

Or, l'organisation du réseau routier loclois laisse peu d'alternative pour le trafic de transit entre la France et La Chaux-de-Fonds et en cas de fermeture du tube unique, le trafic doit être dévié par l'axe H20 actuel.

Ainsi, quand bien même le réaménagement des axes du centre-ville est fortement souhaitable, le transit par le centre-ville doit rester possible à tous les véhicules en cas de fermeture du tunnel.

Concrètement, il convient de veiller à ne pas créer d'aménagements constructifs qui, par exemple, empêchent le passage des véhicules lourds ou longs.

■ 2.3.4 Le Locle – Accès au pôle de développement du Col-des-Roches

Le rôle majeur du pôle de développement du Col-des-Roches nécessite que l'accès à l'ensemble des secteurs de ce pôle soit garanti de manière aisée pour l'ensemble des usagers, du piéton au train routier.

■ 2.3.5 Le Locle – Redéfinition des rôles respectifs des axes est – ouest en centre-ville

Cinq axes traversent le centre-ville du Locle dans le sens de la vallée :

- l'axe Billodes – Grande-Rue;
- l'axe France – Temple;
- l'axe Hôtel-de-Ville – Daniel-JeanRichard;
- l'axe Technicum – Bournot;
- l'axe Jeanneret – Envers.

Avec la mise en service du contournement routier H20, les axes France – Temple et Hôtel-de-Ville – Daniel-JeanRichard perdront leur caractère d'axe de transit.

Une réflexion devra déterminer le rôle de ces cinq axes, sur la base du concept de déplacements défini par la Ville du Locle dans le cadre de l'étude d'amélioration des conditions de trafic².

2 République et Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées
Mesures d'amélioration des conditions de trafic au Locle
Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne, novembre 2006

Cette adaptation permettra d'améliorer sensiblement les conditions de vie et la mobilité de l'ensemble des usagers dans le centre-ville du Locle.

■ 2.3.6 La Chaux-de-Fonds – Coordination entre les deux contournements

La complémentarité entre les contournements sud (H20) et est (H18) de La Chaux-de-Fonds est indéniable.

En admettant une mise en service des deux évitements à l'horizon 2020, environ la moitié des véhicules empruntant le contournement est (H18) utiliseront également le contournement sud (H20)³.

Ainsi, il est primordial de coordonner, en ville de La Chaux-de-Fonds, les interventions liées à ces deux infrastructures routières.

3 République et Canton de Neuchâtel, Service des ponts et chaussées
Etude d'opportunité H18, volet « circulation »
Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne, document intermédiaire d'avril 2010

■ 2.3.7 La Chaux-de-Fonds – Suppression du transit par la ville ancienne

Le réseau routier de la ville ancienne, et en particulier la boucle formée par la rue Neuve, l'extrémité de l'avenue Léopold-Robert et de la rue du Grenier, ainsi que la rue de la Balance, doivent être déchargées de leur trafic.

En effet, les volumes de trafic actuellement rencontrés sur ces axes créent des nuisances qui pèjorent la qualité de vie, mais surtout posent des problèmes au niveau de la sécurité des différents usagers.

Les échanges entre les différents quartiers de la ville doivent donc s'effectuer par d'autres secteurs, en privilégiant l'utilisation des contournements routiers.

■ 2.3.8 La Chaux-de-Fonds – Requalification de l'espace public en ville ancienne

En permettant les échanges inter-quartiers sans transiter par la ville ancienne, un fort potentiel de requalification de ce secteur peut être dégagé.

La baisse des charges de trafic prévue sur les tronçons de la boucle Neuve – Grande-Fontaine – Hôtel-de-Ville – Balance permet de requalifier certains tronçons ou carrefours, de manière à augmenter la cohérence entre les différents aménagements du secteur (place du Marché, place de la Carmagnole, passage du Centre ou place de l'Hôtel-de-Ville).

■ 3. Potentiels d'influence de la nouvelle infrastructure routière sur les réseaux routiers urbains

■ 3.1 Définition des potentiels d'influence

Fig. 1 et 2 Le potentiel d'influence de la H2O est déterminé selon la modification de la fonction de l'axe plutôt que du point de vue des charges de trafic.

La définition du potentiel d'influence de la H2O permet d'envisager ou non la réalisation anticipée de mesures sur les réseaux routiers urbains du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Elle sert également de base pour les principes de financement (voir chapitre 5.2).

■ 3.2 Potentiel d'influence de la H2O élevé

Le potentiel d'influence élevé correspond globalement aux axes actuels de transit. Aucune mesure « lourde » de réduction du trafic n'est possible avant la mise en service de la H2O, puisque le flux de transit doit continuer à s'écouler.

Avec la mise en service de la H2O, des mesures « fortes » doivent être entreprises en parallèle pour modifier la fonction de l'axe concerné et réduire les charges de trafic.

Aux abords des entrées de ville, la fonction des axes du réseau routier urbain s'orientera plutôt vers des « pénétrantes », alors qu'en centre-ville ou dans les quartiers résidentiels, le rôle de l'ex-H2O se limitera à la desserte des secteurs traversés.

■ 3.3 Potentiel d'influence de la H2O modéré

Les axes à potentiel modéré sont principalement les itinéraires de court-circuit ou les rues parallèles à l'actuel axe de transit en entrée de ville.

Sur ces tronçons, des mesures peuvent être mises en œuvre avant la mise en service des évitements H2O afin de diminuer les impacts du trafic routier.

A La Chaux-de-Fonds, sur certains tronçons, les effets de ces mesures ne peuvent toutefois pas être pleinement atteints sans la réalisation du contournement routier (trafic en échange et interne en diminution avec la H2O grâce à son utilisation en rocade). A la mise en service de l'évitement, les mesures d'accompagnement peuvent par conséquent être renforcées sur ces tronçons.

Il s'agit des axes suivants :

- avenue Léopold-Robert, à l'ouest du boulevard de la Liberté;
- rue du Locle;
- boulevard des Eplatures, à l'est du giratoire du Grillon;
- pont des Eplatures;
- boulevard de la Liberté, au nord du giratoire Liberté / Crêtets.

La situation locloise est plus contrastée. La traversée de l'hypercentre par la H20 actuelle a pour conséquence de ne pas conférer le statut de pénétrante à d'autres axes. De même, avec la H20 mise en service, l'utilisation en rocade de l'évitement se fera en utilisant l'axe de transit actuel.

Ainsi, il n'existe pas, au Locle, de tronçons à potentiel d'influence modéré où les mesures à entreprendre ne puissent totalement déployer leurs effets avant la mise en service de la H20.

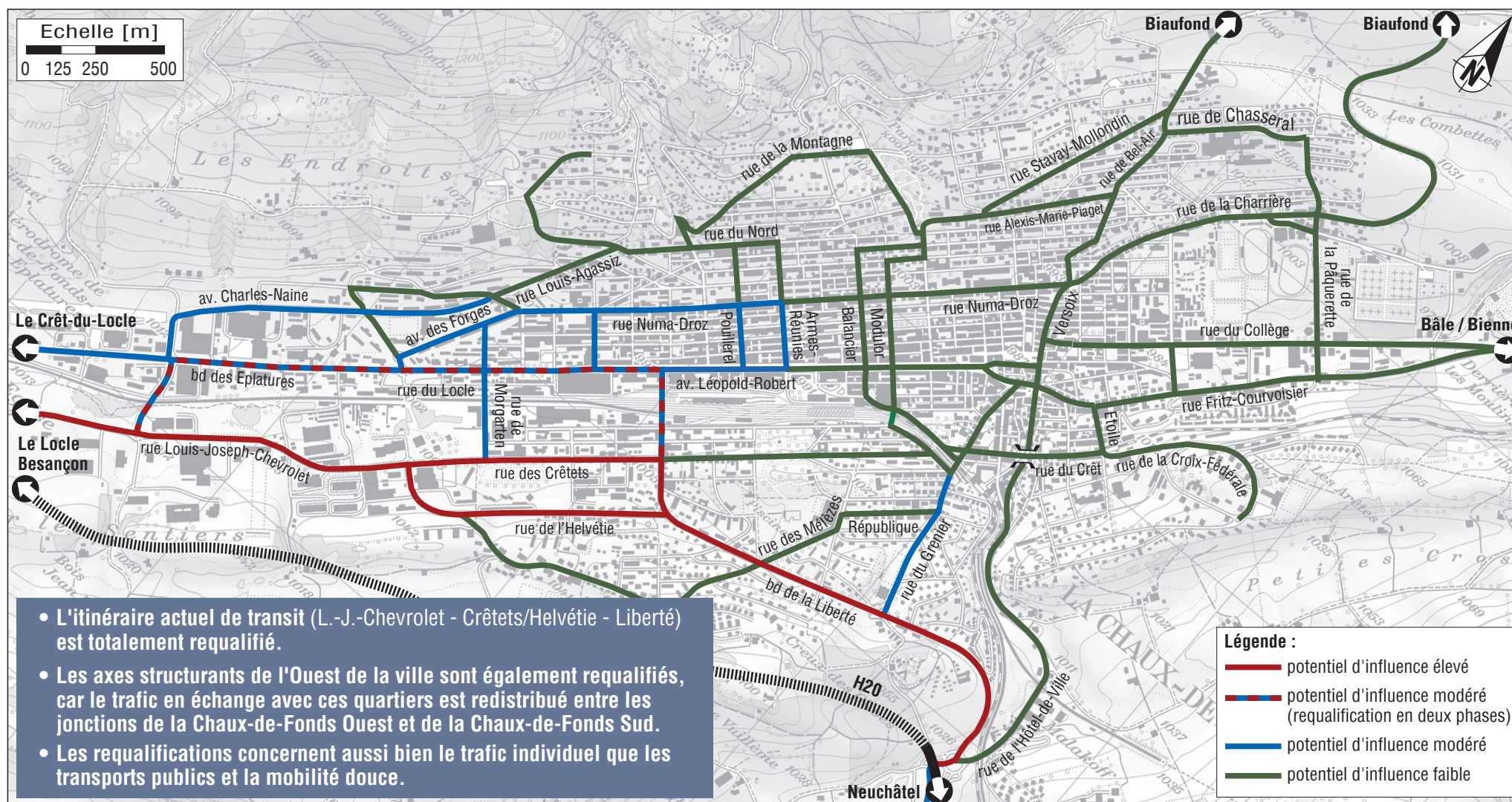
■ 3.4 Potentiel d'influence de la H20 faible

Le réseau faiblement influencé par la H20 voit sa fonction peu modifiée par rapport à la situation actuelle, quand bien même les charges de trafic peuvent changer sensiblement avec la mise en service de la H20.

Les mesures prévues sur ce réseau ne peuvent pas être considérées comme liées à la H20.

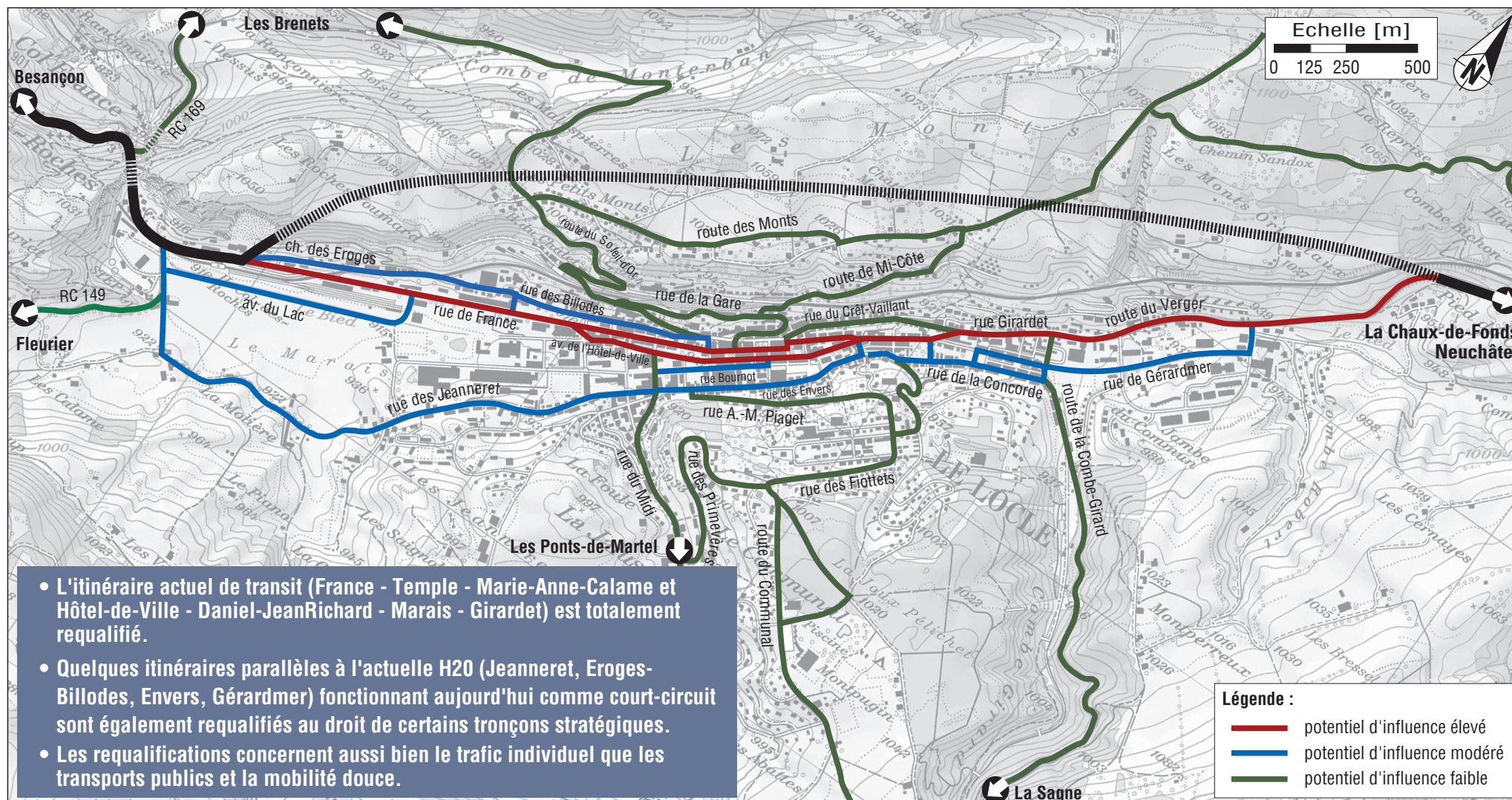
Potentiel d'influence de l'évitement routier H2O sur la fonction des axes

Figure n°2



Potentiel d'influence de l'évitement routier H2O sur la fonction des axes

Figure n°1



■ 4. Exigences quantitatives concernant les charges de trafic résiduelles sur le réseau routier urbain

■ 4.1 Définition du réseau routier sensiblement influencé

Le réseau routier sensiblement influencé par la mise en service de la H20, en termes de charges de trafic, a été déterminé pour les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Sur ce réseau, des exigences sont définies afin de mesurer quantitativement les effets de la nouvelle infrastructure routière sur les réseaux urbains des deux villes.

De manière générale, le réseau routier sensiblement influencé se compose de l'itinéraire actuel de transit ainsi que des axes menant aux centres-villes depuis les différentes jonctions de la H20.

Les itinéraires préférentiels de court-circuit sont également considérés.

Des points de mesure supplémentaires sont établis, afin de mesurer les variations de trafic sur des écrans représentatifs.

■ 4.1.1 Le Locle

L'axe H20 actuel est considéré dans son ensemble :

■ **Tronçon 1** : *rue de France, de la demi-jonction Le Locle-Ouest au carrefour Klaus*

Point de mesure : *rue de France, au passage inférieur de la ligne CFF*

■ **Tronçon 2** : *avenue de l'Hôtel-de-Ville et rue Daniel-JeanRichard, du carrefour Klaus au carrefour de l'Ancienne-Poste*

Point de mesure : *rue Daniel-JeanRichard, à la hauteur du n° 39*

■ **Tronçon 3** : *rue du Temple et rue de France, du carrefour de l'Ancienne-Poste au carrefour Klaus*

Point de mesure : *rue du Temple, à la hauteur du n° 25*

- **Tronçon 4** : rue du Marais, rue Girardet et route du Verger, du carrefour de l'Ancienne-Poste au giratoire du Bas-du-Crêt

Point de mesure : rue Girardet, à la hauteur du n° 33

La rue de Gérardmer achemine le trafic depuis le quartier de la Jambe-Ducommun, y compris les usines situées dans ce secteur, en direction de la jonction du Crêt-du-Loclc.

- **Tronçon 5** : rue de Gérardmer et rue de la Jambe-Ducommun, du giratoire de la Combe-Girard au giratoire du Bas-du-Crêt

Point de mesure : rue de Gérardmer, à la hauteur du n° 3

Des itinéraires de court-circuit existent principalement dans l'ouest de la ville, pour relier le centre-ville et le Col-des-Roches. Il faut retenir deux itinéraires privilégiés, l'un au sud et l'autre au nord de la H20.

Aujourd'hui déjà, des mesures incitatives ont été prises pour réduire l'attractivité de ces itinéraires. Toutefois, un trafic important (de l'ordre de 2'000 vhc/jour) y subsiste encore.

- **Tronçon 6** : rue des Envers, de l'avenue du Collège au giratoire des Envers

Point de mesure : rue des Envers, à la hauteur du n° 53

- **Tronçon 7** : rue des Jeanneret et axe communal 635, du giratoire des Envers à la RC149 (Col-des-Roches)

Point de mesure : rue des Jeanneret, à la hauteur du n° 44

- **Tronçon 8** : rue des Billodes et chemin des Eroges, de la rue du Pré-d'Amens à la H20

Point de mesure : chemin des Eroges, à la hauteur du passage inférieur CFF

Le dernier axe considéré pour la ville du Locle est l'avenue du Lac, dont la construction dépend du développement du secteur du Col-des-Roches (projet Europan). L'horizon de réalisation n'étant pas encore connu, la prise en compte de cette avenue dans les tronçons influencés demeure réservée.

- **Tronçon 9** : avenue du Lac, de la RC 149 (Col-des-Roches) à la rue de France

Point de mesure : avenue du Lac, à la hauteur de la gare CFF du Locle-Col-des-Roches

Trois écrans sont considérés afin de comparer les variations globales du trafic :

- à l'ouest de la ville, sur un axe allant du Marais à la Combe de Monterban;
- au centre-ville;
- à l'est de la ville, à la hauteur de la Jambe-Ducommun.

Les points de mesure supplémentaires, destinés à mesurer le trafic total traversant les écrans, sont les suivants :

- **axe communal 1071** (Les Monts – Les Frêtes), à la hauteur du bâtiment La Combe-Monterban 1;
- **route des Monts**, à la hauteur du n° 28;
- **rue de la Gare**, à la hauteur de la gare CFF;
- **rue Alexis-Marie-Piaget**, à la hauteur du n° 35;
- **route des Monts**, à la hauteur du n° 95.

■ 4.1.2 La Chaux-de-Fonds

A l'heure actuelle, l'axe H2O est interrompu du giratoire des Alisiers au giratoire du Bas-du-Reymond.

L'itinéraire de transit Alisiers – Louis-Joseph-Chevrolet – Crêtets – Liberté – Bas-du-Reymond est parcouru sur une route communale du giratoire des Alisiers au giratoire Liberté / Crêtets et sur la RC1320 du giratoire Liberté / Crêtets au giratoire du Bas-du-Reymond.

- **Tronçon 1** : axe de liaison entre le giratoire des Alisiers et le giratoire de la Combe-à-l'Ours

Point de mesure : à l'ouest de l'intersection avec l'allée des Défricheurs

- **Tronçon 2** : rue Louis-Joseph-Chevrolet, du giratoire de la Combe-à-l'Ours au giratoire de Polyexpo

Point de mesure : rue Louis-Joseph-Chevrolet, à la hauteur du n° 6

- **Tronçon 3** : rue des Crêtets, du giratoire de Polyexpo au giratoire Liberté / Crêtets

Point de mesure : rue des Crêtets, à la hauteur du n° 130

- **Tronçon 4** : boulevard de la Liberté, de la rue de l'Helvétie au giratoire du Grenier

Point de mesure : boulevard de la Liberté, à la hauteur du bâtiment chemin de Jolimont 17

- **Tronçon 5** : boulevard de la Liberté, du giratoire du Grenier au giratoire du Bas-du-Reymond

Point de mesure : boulevard de la Liberté, à la hauteur du bâtiment chemin du Couvent 57

L'itinéraire alternatif, par la rue de l'Helvétie, doit aussi être considéré, vu sa forte utilisation actuelle par le trafic en transit.

- **Tronçon 6** : rue de l'Helvétie, du giratoire de Polyexpo au boulevard de la Liberté

Point de mesure : rue de l'Helvétie, à la hauteur du passage des Naturalistes

Deux axes sont considérés pour relier le centre-ville et la jonction de La Chaux-de-Fonds-Ouest, la rue du Locle et l'avenue des Forges.

- **Tronçon 7** : avenue Léopold-Robert et rue du Locle, du boulevard de la Liberté au giratoire des Forges

Point de mesure : avenue Léopold-Robert, à la hauteur du n° 148

- **Tronçon 8** : rue du Locle, boulevard des Eplatures et pont des Eplatures, du giratoire des Forges au giratoire de la Combe-à-l'Ours

Point de mesure : rue du Locle, à la hauteur du n° 74

- **Tronçon 9** : avenue des Forges, de la rue Numa-Droz à la rue du Locle

Point de mesure : avenue des Forges, à la hauteur du n° 23

La liaison entre la jonction de La Chaux-de-Fonds-Sud et le centre-ville est assurée par deux axes, dont seules les amorces sont considérées, le trafic se diffusant ensuite sur les nombreux itinéraires du réseau.

- **Tronçon 10** : boulevard de la Liberté, du giratoire Liberté / Crêtets à l'avenue Léopold-Robert

Point de mesure : boulevard de la Liberté, sur le Grand-Pont

- **Tronçon 11** : rue du Grenier, du giratoire du Grenier à la rue David-Pierre-Bourquin

Point de mesure : rue du Grenier, à la hauteur du bâtiment Les Allées 15

Deux écrans sont retenus afin de comparer les variations globales du trafic :

- à l'ouest de la ville, dans le secteur des Eplatures;
- à l'est de l'itinéraire de transit H2O, entre la gare et les Mélèzes.

Les points de mesure supplémentaires, retenus pour la mesure du trafic traversant les écrans, sont les suivants :

- **avenue Charles-Naine**, à la hauteur du n° 36;
- **rue des Crêtets**, à la hauteur du parc des Crêtets;
- **rue des Mélèzes**, à la hauteur du n° 1.

■ 4.2 Objectifs quantitatifs en lien avec les aspects trafic

Fig. 3 et 4 Les charges de trafic, présentées en figure 3 pour Le Locle et en figure 4 pour La Chaux-de-Fonds, sont les suivantes :

- TJM 2009 : trafic journalier moyen mesuré en 2009, sur le réseau actuel;
- TJM 2020 E1' : trafic journalier moyen prévu en 2020 à l'état E1' du rapport d'impact du projet H2O (réseau routier actuel et TransRUN, sans H2O);
- TJM 2020 E1'' : trafic journalier moyen prévu en 2020 à l'état E1'' du rapport d'impact du projet H2O (réseau routier actuel + contournement H2O et TransRUN).

Le TJM 2020 E1'' constitue donc le trafic attendu avec le contournement H2O et le TransRUN mis en service.

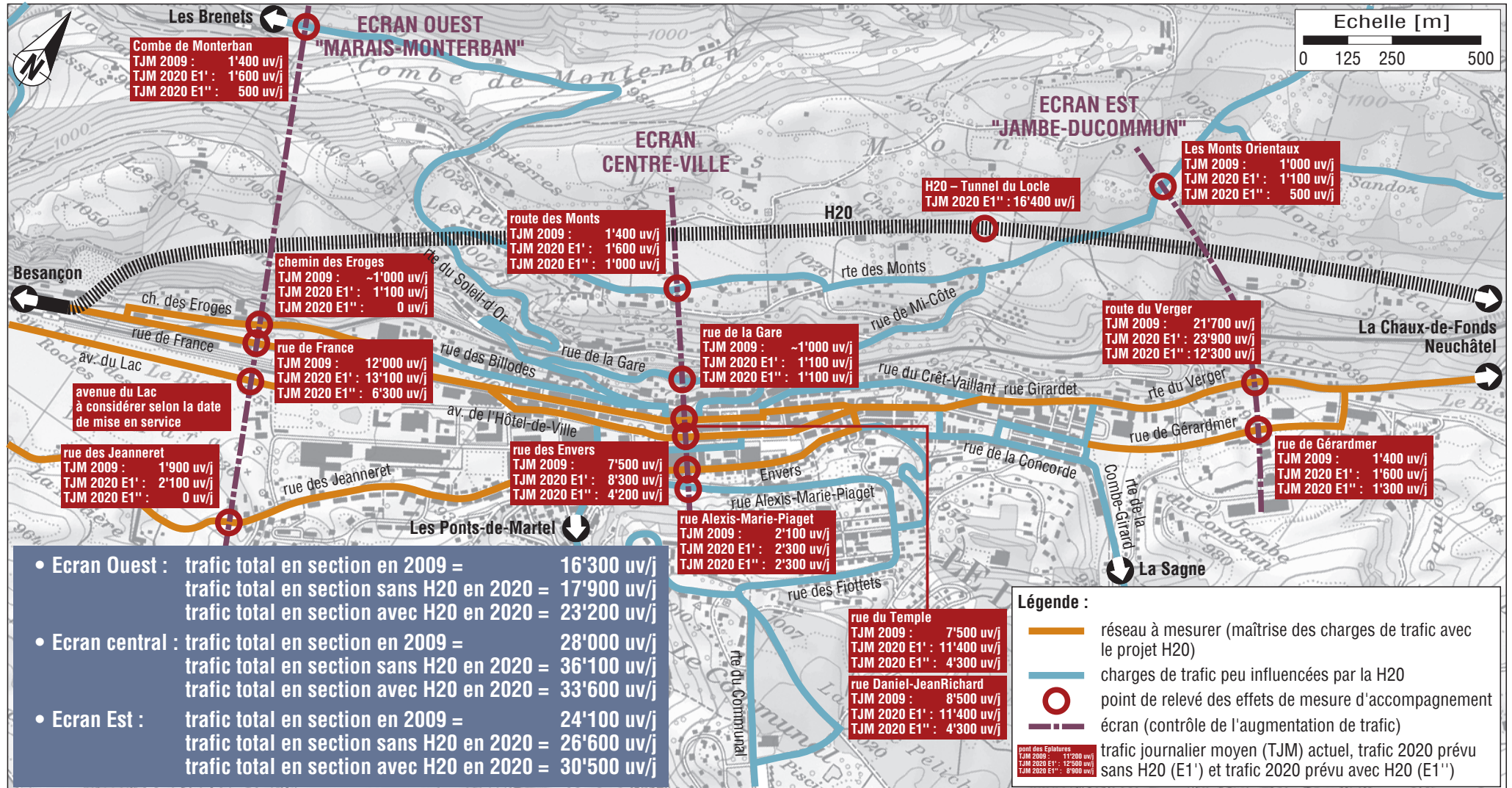
Il s'agit généralement d'une valeur sensiblement plus faible que la limite de capacité des axes considérés. Cette valeur est, de la même manière, inférieure à des objectifs généraux en termes de trafic (tels que la limitation quantitative du trafic à proximité d'écoles ou dans des quartiers résidentiels,...).

A ce sens, le TJM 2020 E1'' constitue l'objectif quantitatif en lien avec les aspects trafic sur le réseau routier soumis à la vérification des effets des mesures d'accompagnement, puisque cette valeur-plafond volontariste permet de préserver au mieux les potentiels de requalification des espaces urbains et de développement urbanistique à long terme dans les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds.



■ Réseau routier urbain soumis à la vérification des effets des mesures d'accompagnement

Figure n°3



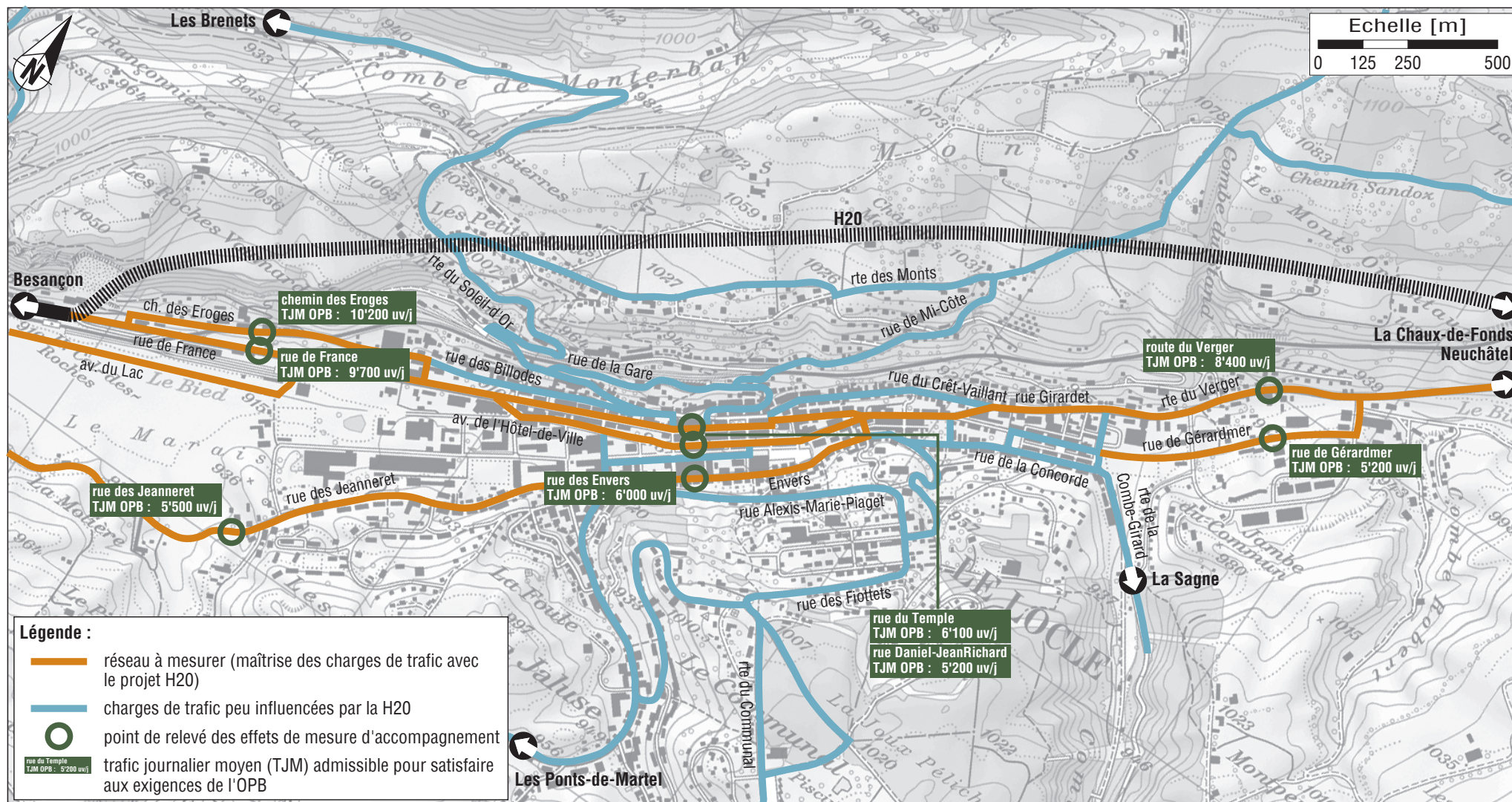
■ 4.3 Objectifs quantitatifs en lien avec les aspects environnementaux

Fig. 5 et 6 Les trafics journaliers moyens admissibles pour respecter les exigences de l'OPB ont été calculées par Biol-Conseils SA, à Neuchâtel, sur la base du modèle de calcul de bruit du trafic routier StL-86, pour les tronçons soumis à la vérification des effets des mesures d'accompagnement.



Traffic journaliers moyens (TJM) admissibles vis-à-vis des exigences de l'OPB

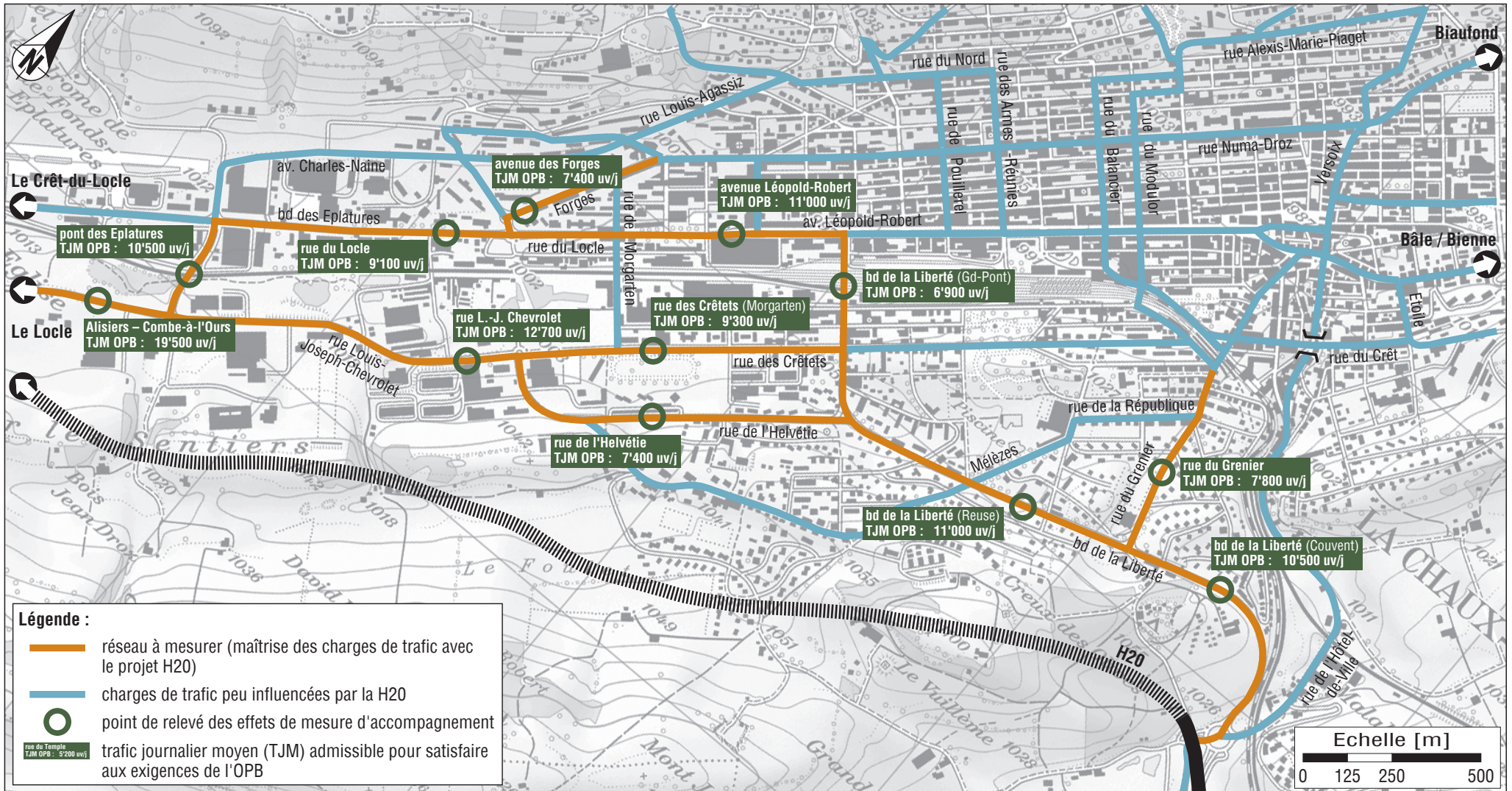
Figure n°5





Traffic journaliers moyens (TJM) admissibles vis-à-vis des exigences de l'OPB

Figure n°6



■ 4.4 Coordination des aspects « trafic » et « environnement »

Fig. 7 et 8 Les valeurs admissibles en trafic journalier moyen à la mise en service de l'évitement H2O correspondent à la plus basse des deux valeurs, « trafic » et « environnement ».

Les valeurs de trafic maximales en regard de l'OPB sont supérieures aux valeurs-cibles pour les aspects trafic, à l'exception des axes suivants (différence entre la valeur « trafic » et la valeur « environnement ») :

- au Locle :
 - route du Verger : - 3'900 uv/jour;
- à La Chaux-de-Fonds :
 - rue du Locle : - 4'000 uv/jour;
 - avenue Léopold-Robert : - 8'200 uv/jour;
 - boulevard de la Liberté (Grand-Pont) : - 2'100 uv/jour;
 - avenue des Forges : - 100 uv/jour.

Au Locle, sur la route du Verger, la valeur-plafond plus basse due aux exigences de l'OPB nécessiterait de reporter le surplus de trafic sur la rue de Gérardmer. Cependant, cette possibilité n'est envisageable que pour le trafic à destination du quartier du Progrès, qui constitue une très faible part du trafic circulant sur la route du Verger. Il n'est donc pas envisageable de reporter 4'000 uv/jour de la route du Verger sur la rue de Gérardmer.

De la même manière, la limitation environnementale des charges de trafic sur l'axe « Eplatures – Locle – Léopold-Robert » met en évidence le besoin de redistribution du trafic en échange entre Le Locle et le centre-ville de La Chaux-de-Fonds sur les deux axes parallèles suivants :

- Eplatures – Locle – Léopold-Robert au nord des voies CFF;
- Louis-Joseph-Chevrolet – Crêtets au sud des voies CFF.

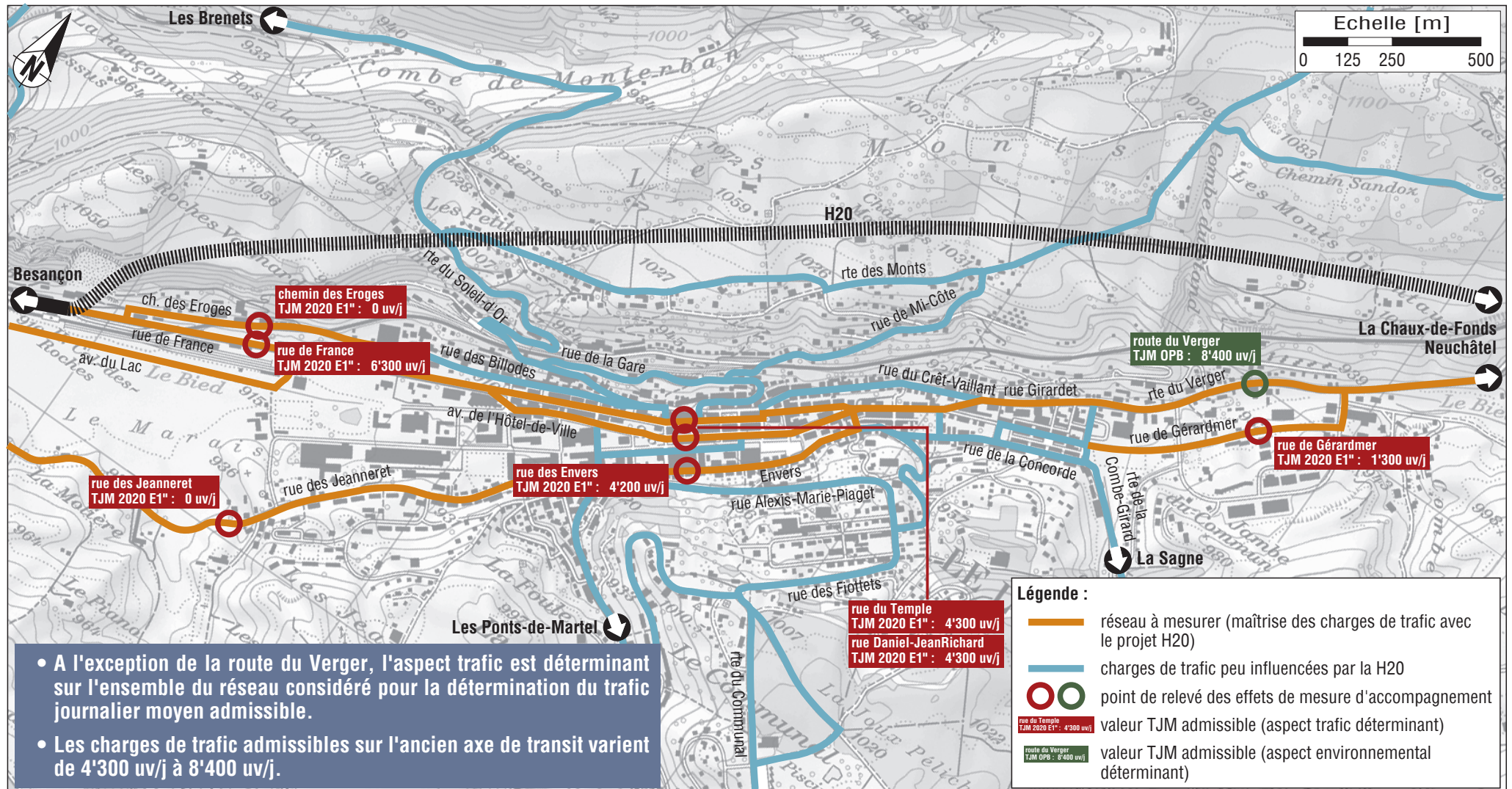
La rue des Crêtets et la rue de l'Helvétie absorbent à peine les 8'200 uv/jour surnuméraires de l'avenue Léopold-Robert, comme le montre le trafic à l'écran « Léopold-Robert – Crêtets – Helvétie » :

- aspects « trafic » : 27'000 uv/jour;
- aspects « OPB » : 27'700 uv/jour.



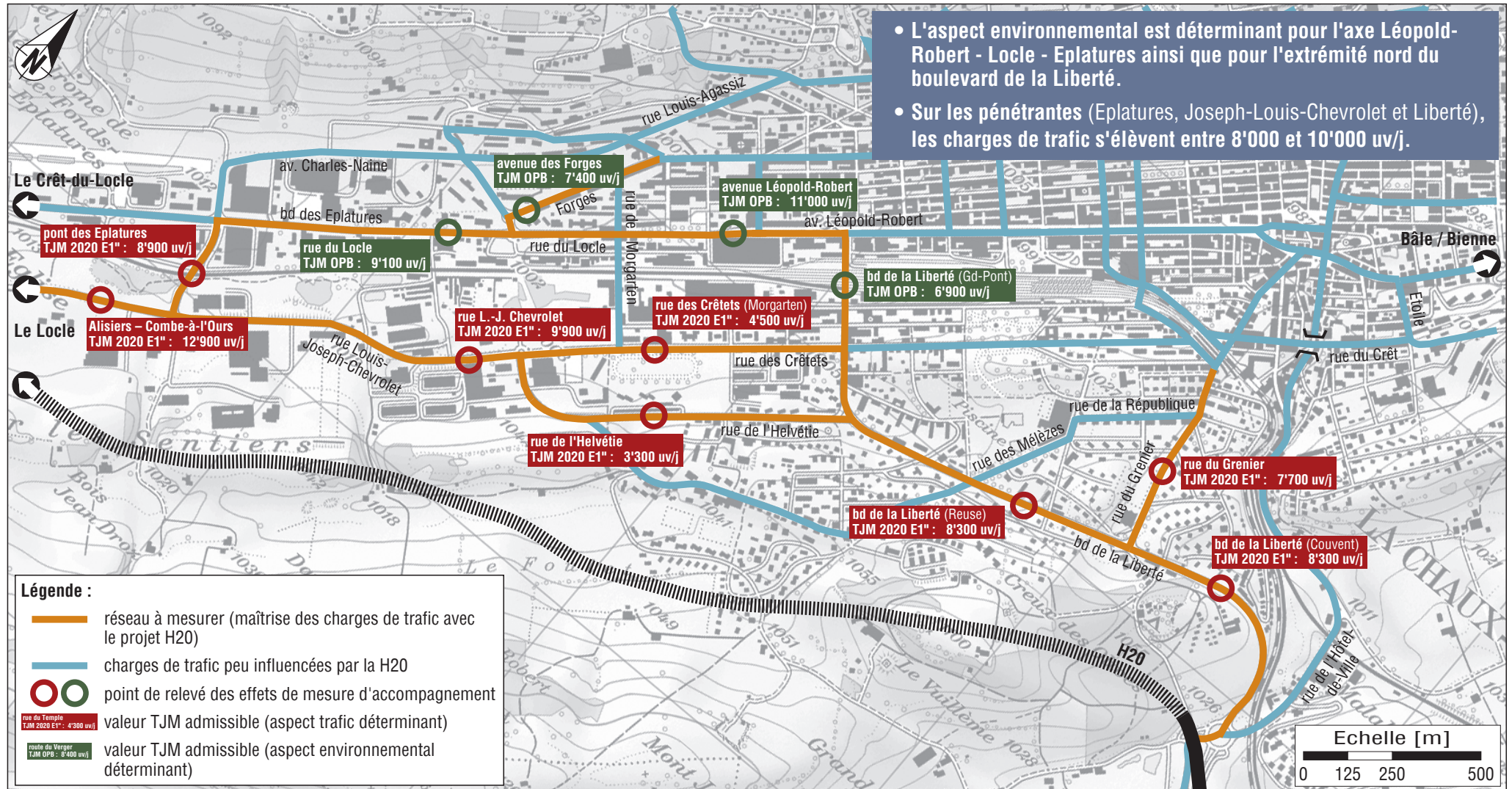
■ Valeurs TJM admissibles coordonnées sur le réseau soumis à la vérification des effets des mesures

Figure n°7



■ Valeurs TJM admissibles coordonnées sur le réseau soumis à la vérification des effets des mesures

Figure n°8



Toutefois, les mouvements de baïonnette ainsi créés sur le pont des Eplatures, la rue de Morgarten et le Grand-Pont ne permettront pas de respecter les valeurs OPB sur ces axes, en particulier en ce qui concerne le Grand-Pont.

Ainsi, des mesures globales visant à la réduction du trafic routier sur le corridor « Le Locle-centre – La Chaux-de-Fonds-centre » devront être mises en place. La promotion des transports publics, le développement d'infrastructures de report modal (en particulier, parkings d'échange P+R ou P+M) ou une gestion volontariste du stationnement dans les deux villes pourront contribuer à cette baisse de trafic.

■ 4.5 Mesures d'accompagnement-types prévues sur les réseaux routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds

Des principes de mesures d'accompagnement sont présentés dans un document annexe nommé « Plan directeur partiel des mobilités du projet H20 – Mesures d'accompagnement-types au Locle et à La Chaux-de-Fonds, annexe technique au PDPM ».

Les recommandations proposées dans ce document sont représentées à titre illustratif et ne constituent pas des éléments liants entre les autorités.

Ces mesures, développées en cohérence avec d'autres études en cours au Locle et à La Chaux-de-Fonds, en particulier dans le cadre du Projet d'agglomération du Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN), feront l'objet de projets détaillés et de procédures usuelles de mise à l'enquête (voir chapitre 5) en temps utiles.

■ 5. Procédure de mise en application du PDPM

■ 5.1 Effets de l'approbation du PDPM

La mise en service des contournements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds et la réalisation des mesures d'accompagnement dans les deux villes doivent intervenir de manière coordonnée, afin que les mesures déploient les effets souhaités.

Sauf mention contraire, la Ville de La Chaux-de-Fonds et la Ville du Locle ne sont liées, conformément aux termes de la LCAT, que pour la réalisation des mesures d'accompagnement situées sur leurs territoires communaux respectifs.

En cas de réalisation anticipée de l'un des deux contournements, seules les mesures de la ville concernée doivent être mises en œuvre.

Toutes les dispositions nécessaires, tant du point de vue technique que du point de vue financier ou administratif, doivent être prises par les autorités cantonales et les autorités de la ville concernée afin de garantir, dans les délais prévus, la réalisation des mesures d'accompagnement qui les concernent.

Les études relatives aux différentes mesures d'accompagnement devront faire l'objet d'un programme de réalisation, afin d'assurer la mise en œuvre des mesures en temps utiles.

Pour ce faire, les demandes de crédit nécessaires, l'élaboration des avant-projets, puis des projets d'exécution ainsi que la mise à l'enquête et les demandes de crédit nécessaires auront lieu au minimum deux ans avant la mise en service du contournement concerné.

Les mesures réalisables indépendamment de la mise en service des contournements seront réalisées avant l'ouverture des évitements.

■ 5.2 Principe de financement des mesures

Le projet H2O participe au financement des mesures qui lui sont directement liées. Il s'agit exclusivement des mesures qui ne peuvent pas être réalisées sans l'entrée en service des évitements du Locle, respectivement de La Chaux-de-Fonds (mesures sur le réseau représenté en rouge aux figures 1 et 2). Il participe également au financement du renforcement des mesures d'accompagnement dont la mise en œuvre n'est que partiellement possible avant la mise en service de la H2O (voir chapitre 3.3).

Une clé de répartition est définie dans les documents de mise à l'enquête du projet H2O.

La part à charge du projet H2O est intégrée dans les coûts globaux dudit projet.

■ 5.3 Mesures de référence [préalables à la mise en service du projet H2O]

Les valeurs de référence pour la définition des charges de trafic correspondent à celles mesurées au début des travaux des contournements routiers. En cas d'exécution différée de l'un des deux contournements, les valeurs de référence correspondront aux dates respectives de début des travaux dans les deux villes.

Au cas où de nouveaux éléments viendraient modifier sensiblement les charges de trafic en ville du Locle ou en ville de La Chaux-de-Fonds avant le début des travaux H2O (nouvelles infrastructures de transport, modification sensible du développement planifié des pôles économiques,...), les valeurs admissibles (chapitre 3) pourraient être réadaptées en conséquence et en accord avec le Canton de Neuchâtel et les deux Villes.

Les mesures servant à déterminer les valeurs de référence seront effectuées dans les six mois précédant le début des perturbations sur le réseau routier en lien avec les travaux H2O⁴. Elles seront effectuées à des périodes représentatives (hors vacances scolaires et sans incidences de travaux, notamment).

4 Le terme « perturbation » correspond à la réduction de la capacité routière offerte à cause des travaux (fermeture d'axes, réduction du gabarit, installation de feux de chantier,...).

■ 5.4 Mesures de contrôle (postérieures à la mise en service du projet H20)

Pour vérifier que les valeurs admissibles sont respectées, des mesures de contrôle seront effectuées aux mêmes lieux que ceux considérés pour les mesures de référence :

- dans les six mois qui suivent la mise en service de la nouvelle infrastructure routière, afin de vérifier les effets du contournement et des mesures mises en œuvre simultanément au contournement;
- entre 36 et 42 mois après la mise en service, afin de vérifier l'effet de l'ensemble des mesures d'accompagnement du projet H20 (voir chapitre 5.5).

■ 5.5 Adaptation et finalisation des mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement dont les principes sont développés dans le document annexe doivent être réalisées dans un délai de trois ans à compter de la mise en service de l'évitement de la ville concernée.

Des mesures de contrôle seront effectuées dans les six mois suivant l'échéance de réalisation des mesures d'accompagnement.

En cas de non-respect des objectifs fixés, les mesures n'atteignant pas leur but seront clairement identifiées et seront corrigées dans un délai d'un an, soit au maximum quatre ans après la mise en service des contournements routiers H20.

Une fois ces mesures correctives réalisées, le projet H20 sera considéré comme validé par rapport aux exigences du PDPM.

Les éléments de ce plan directeur partiel des mobilités liant les autorités de la République et Canton de Neuchâtel, de la Ville du Locle et de la Ville de La Chaux-de-Fonds sont :

- **le chapitre 2 (Objectifs généraux et localisés relatifs à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement au projet H2O);**
- **les figures 7 et 8 (§ 4.4) exprimant les valeurs TJM admissibles coordonnées sur le réseau soumis à la vérification des effets des mesures;**
- **le chapitre 5 (Procédure de mise en application du PDPM).**

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA


J.-M. Dupasquier
Directeur


M. Arlettaz
Ingénieur d'étude

Lausanne, le 21 octobre 2010