

CONVENTION

Entre les soussignés :

- I. **L'ATE – ASSOCIATION TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT**, par sa section du canton de Neuchâtel, ayant son siège à Neuchâtel, désignée ci-après « **L'ATE-NE** », d'une part ;

- II. **LA COMMUNE DE LA CHAUX-DE-FONDS**, agissant par son Conseil communal et sous réserve des ratifications légales, désignée ci-après « la commune de La Chaux-de-Fonds », d'autre part, ainsi que ;

- III. **L'ÉTAT DE NEUCHÂTEL**, agissant par son Conseil d'État, désigné ci-après « l'État de Neuchâtel »

Il est arrêté et convenu ce qui suit :

1. Préambule

La présente convention a trait au projet routier cantonal de la H18 Route principale – La Chaux-de-Fonds (Le Bas-du-Reymond) – Frontière bernoise (La Cibourg) / Évitement Est de La Chaux-de-Fonds et au Plan directeur communal partiel des mobilités (PDPM) pour le projet de contournement par la H18.

L'ATE-NE a fait opposition, en date du 2 juillet 2019, au projet du contournement routier de La Chaux-de-Fonds par la H18 (plans d'aménagements routiers), mis à l'enquête publique du 7 juin au 8 juillet 2019, accompagné de son rapport d'impact sur l'environnement (RIE).

Dans le cadre de son opposition, l'ATE-NE a fait des remarques concernant, d'une part le plan directeur partiel des mobilités (PDPM H18) qui a été mis en consultation publique par la commune de La Chaux-de-Fonds, du 7 juin au 8 juillet 2019, et d'autre part sur des éléments du projet routier H18 mis à l'enquête publique par l'État de Neuchâtel pendant la même période.

La présente convention traite tant des « éléments d'opposition » touchant directement le PDPM H18 et qui sont de la compétence de la commune de La Chaux-de-Fonds que ceux relevant formellement du projet routier cantonal (sis dans le périmètre H18 mis à l'enquête publique) qui sont de la compétence de l'État de Neuchâtel.

Ces éléments feront l'objet de chapitres distincts dans le présent document en fonction des entités compétentes.

Il est précisé que la signature de la commune de La Chaux-de-Fonds et de l'État de Neuchâtel engage chacune de ces entités uniquement et exclusivement pour son domaine de compétence.

Quant à l'ATE-NE, elle s'engage, par sa signature, à ne pas recourir contre la Décision finale d'approbation du projet définitif et de l'étude d'impact sur l'environnement du projet routier cantonal précité si les charges relevant, d'une part du domaine de compétence de la commune de La Chaux-de-Fonds sont acceptées par cette dernière au travers de la présente convention, et d'autre part, si les charges incombant à l'État de Neuchâtel et relatives au projet routier dans son périmètre telles que décrites dans la présente convention sont reprises dans la Décision finale.

2. Portée de la convention

La présente convention lie les parties signataires, selon leur domaine de compétence, pour la mise en œuvre des mesures et des charges qui y sont définies, ainsi que pour la mise en place des mesures prévues dans le PDPM H18 ou, le cas échéant, pour la mise en place des mesures de régulation du trafic qui pourraient s'y substituer, afin d'atteindre les objectifs de captation du trafic par le projet routier de contournement de la Ville par la H18, tels qu'ils sont définis, d'une part dans le PDPM H18, et d'autre part dans l'étude d'impact sur l'environnement qui accompagne ledit projet routier.

Dans le cas où les mesures du PDPM H18 ne se réaliseraient que partiellement ou de manière décalée et ceci pour des raisons indépendantes du Conseil communal (par exemple : refus du budget par le Conseil général ou oppositions et recours acceptés par les autorités judiciaires lors de la procédure de la mise à l'enquête publique), la mise en œuvre de la présente convention s'appliquerait uniquement sur les charges restantes décrites au paragraphe 4 ci-dessous.

Toutefois, dans le cas où la mise en œuvre des mesures d'accompagnement du PDPM H18 planifiées par la commune de La Chaux-de-Fonds pour atteindre les objectifs de captation du trafic par le projet de contournement de la Ville par la H18 ne seraient pas ou que partiellement réalisées, l'État de Neuchâtel devra mettre en place des mesures de substitution, telles que des contrôles d'accès, des limitations des vitesses autorisées sur des voiries communales ou cantonales en Ville de La Chaux-de-Fonds, afin d'atteindre les objectifs de captation du trafic par le projet routier de contournement.

3. Objet de la convention

La présente convention se base sur les documents suivants :

- Le Plan directeur partiel des mobilités pour le projet de contournement par la H18, Ville de La Chaux-de-Fonds, juin 2019 ;
- Projet routier de l'Évitement Est de La Chaux-de-Fonds par la H18, État de Neuchâtel, Département du développement territorial et de l'environnement, 22 mai 2019 (projet mis à l'enquête publique).

Domaines de compétences :

- Les charges et mesures découlant directement du PDPM H18 ou résultant d'accords complémentaires qui sont développées au chapitre 4 ci-dessous sont exclusivement de la compétence de la commune de La Chaux-de-Fonds ;
- Les charges et mesures découlant directement du projet routier de l'Évitement Est de La Chaux-de-Fonds qui sont développées au chapitre 5 sont exclusivement de la compétence de l'État de Neuchâtel.

4. Mesures qui seront mises en œuvre par la commune de La Chaux-de-Fonds

4.1 Mesures pour respecter l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986

Considérants :

La commune de La Chaux-de-Fonds s'engage à mener d'ici le 31 décembre 2020 une étude pour évaluer le bruit routier dans le cadre du périmètre du PDPM H18, afin de déterminer les axes routiers connaissant un dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) fixées dans l'OPB – horizon 2019 et horizon ouverture H18 avec les mesures d'accompagnement du PDPM H18.

Des mesures seront prises par la commune de La Chaux-de-Fonds, au sens de l'art. 13 OPB, pour assainir les axes routiers où il y a des dépassements des VLI dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable.

Charges :

Les résultats de l'étude du bruit routier susmentionnée sont présentés à l'ATE-NE à fin 2020.

En lien avec l'ouverture de l'Évitement H18, la commune de La Chaux-de-Fonds prendra, sur toutes les rues concernées par un report du trafic et des dépassements des valeurs limites d'immission de l'OPB, les mesures suivantes:

1° Réduction de la vitesse limite autorisée à 40km/h, voire 30km/h sur certains tronçons si besoin, ainsi que 30km/h de nuit si besoin.

Calendrier : pour l'ouverture de l'Évitement H18.

2° Pose de revêtement phono-absorbant.

Calendrier : selon le calendrier des travaux de la Ville. Fin en 2030 au plus tard.

Monitoring et suivi des mesures PDPM H18 :

L'assainissement du bruit en lien avec les mesures du PDPM H18 doit être réalisé dans un délai de trois (3) ans à compter de la mise en service de l'ouvrage. En cas de non-respect de l'OPB, les mesures n'atteignant pas leur but seront clairement identifiées et corrigées dans un délai d'un (1) an, soit au maximum quatre (4) ans après la mise en service de l'Évitement H18.

4.2 Vitesse limite à 30km/h sur la Rue du Marais

Considérants :

La Rue du Marais qui va jouer un rôle d'axe collecteur avec les mesures du PDPM H18, la limite de 30 km/h sera relevée à 50 km/h, sauf sur le tronçon Rue des Fleurs – Rue de la Charrière qui sera limité à 30 km/h en raison de la proximité du collège primaire de la Charrière. Le tronçon à 50 km/h pourra être réduit à 40 km/h, en cas de dépassement des valeurs limites d'immission selon l'OPB. La Rue du Marais sera réaménagée, afin de prendre toute les mesures de sécurité.

4.3 Mesures pour favoriser la mobilité douce à l'échelle de la Ville de La Chaux-de-Fonds.

4.3.1 Réaménagement des Rues des Moulins et du Progrès jusqu'à la Rue de Pouillerel en faveur des cyclistes

Considérants :

Les Rues des Moulins et du Progrès jusqu'à la Rue de Pouillerel sont inscrites dans le Plan directeur des mobilités comme des espaces publics majeurs. Afin d'encourager les déplacements à vélo en ville, il est nécessaire de prendre des mesures pour rendre ces déplacements plus sûrs et confortables pour les cyclistes, notamment les cyclistes peu expérimentés et les élèves.

Charges :

Pour l'ouverture de l'Évitement H18, la commune de La Chaux-de-Fonds s'engage à réaménager les Rues des Moulins et du Progrès afin de développer un axe de mobilité douce. Il est prévu de prendre les mesures suivantes :

1. Réduction de la vitesse limite autorisée à 30 km/h ou 20 km/h.
2. Piétonisation de certains tronçons avec autorisation de circuler aux cycles.
3. Pour limiter les priorités de droite, étudier l'interdiction au trafic automobile de traverser la Rue du Progrès par la Rue de la Fontaine.
4. Dès que la législation suisse autorisera la création de rues cyclables, la commune de La Chaux-de-Fonds étudiera la possibilité d'introduire cette législation sur l'axe rues des Moulins - Progrès.

Des réaménagements de l'espace-rue plus coûteux pourront encore avoir lieu ultérieurement à l'ouverture de l'évitement en fonction des possibilités financières de la commune de La Chaux-de-Fonds.

4.3.2 Carrefour Rue des Moulins - Rue de la Charrière

Considérants :

Avec le développement de l'axe Progrès-Moulins en faveur de la mobilité cyclable, d'une part, et la perspective d'une hausse du trafic sur la rue de la Charrière après l'ouverture de l'Évitement H18, d'autre part, l'insertion des cyclistes en provenance de la Rue des Moulins sur la rue de la Charrière sera difficile. Ce carrefour nécessitera un réaménagement en faveur des cyclistes.

Charges :

La commune de La Chaux-de-Fonds réaménagera ce carrefour pour l'ouverture de l'Évitement H18.

4.3.3 Prolongement de l'axe Moulins-Progrès

Considérants :

Actuellement, il manque un itinéraire sûr et continu pour encourager les élèves à se déplacer à vélo entre le collège des Forges, celui de Numa-Droz et le centre sportif de la Charrière.

Charges :

Pour encourager les déplacements à vélo des élèves des collèges des Forges et de Numa-Droz qui se rendent à l'école, d'un collège à l'autre, au centre sportif de la Charrière ou ailleurs encore, la commune de La Chaux-de-Fonds prolongera l'axe Moulins-Progrès en direction Ouest, par les Rues Président-Wilson, Numa-Droz et Forges, de manière à créer un itinéraire cyclable confortable et continu de part et d'autre de la Ville.

Calendrier : dans les trois (3) ans qui suivent l'ouverture de l'Évitement H18.

4.3.4 Amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes sur le tronçon Ouest de la rue du Progrès- Président-Wilson

Considérants

Actuellement ce tronçon est coupé par les petites transversales de Cernil-Antoine, Ami-Girard et Maire-Sandoz qui créent des carrefours et des priorités de droite.

Charges

Afin d'améliorer la sécurité et le confort des cyclistes, la commune de La Chaux-de-Fonds étudie la sécurisation de ces carrefours pour les cyclistes.

4.3.5 Axe Promenade Le Corbusier – Rue des Entrepôts – Rue de la Fiaz

Considérants :

La rue verte (Promenade Le Corbusier) a été créée en 2017 avec pour objectif de favoriser un report modal vers la mobilité douce. Cet axe situé au Sud de l'Avenue Léopold-Robert doit permettre aux cyclistes peu expérimentés qui ne se sentent pas à l'aise pour emprunter ladite Avenue de se déplacer de manière sûre et confortable entre le centre-ville et le futur quartier situé sur l'ancienne scierie des Éplatures.

Charges :

Le Plan spécial sera modifié par la commune de La Chaux-de-Fonds, afin d'affecter la Promenade Le Corbusier à la mobilité cyclable et piétonne. Seuls les accès riverains, ainsi que les accès Nord-Sud aux parkings souterrains du plan spécial seront autorisés. Cet axe de mobilité douce se poursuit sur les rues des Entrepôts et de la Fiaz en passant au Sud de Coop Entilles.

Calendrier : au gré des développements urbanistiques du Plan spécial Le Corbusier.

4.3.6 Rue Numa-Droz

Considérants :

Des bandes cyclables existent sur cette rue et permettent des déplacements rapides.

Charges :

Les bandes cyclables sont maintenues sur la rue Numa-Droz pour autant que la sécurisation des traversées piétonnes aux abords des collèges n'implique pas leur suppression à cause du gabarit routier.

4.3.7 Objectif d'augmentation de la part modale du vélo

Considérants :

Le Plan directeur de la commune de La Chaux-de-Fonds de 2017 indique que « l'usage du vélo à La Chaux-de-Fonds reste pour l'heure relativement bas puisque les déplacements à vélo ne représentent actuellement que 0,7 % de la part modale en ville ». Cette situation est toutefois appelée à évoluer du fait du potentiel de développement du vélo à La Chaux-de-Fonds : « Malgré les conditions hivernales, la topographie et les lacunes du réseau existant qui expliquent en partie le faible pourcentage de la part modale du vélo, la ville de La Chaux-de-Fonds présente toutefois un grand potentiel de développement, notamment au niveau de la mise en cohérence globale de son réseau et son extension ».

Charges :

Pour obtenir une diminution du trafic individuel motorisé interne à la ville et le report modal vers la mobilité piétonne et cyclable inscrit dans tous les documents directeurs, la commune de La Chaux-de-Fonds se fixe pour objectif une augmentation de la part modale du vélo à 5% d'ici 2025.

La commune de La Chaux-de-Fonds met en œuvre diverses actions de sensibilisation de la population telles que la participation à « bike to work » au sein de l'administration communale, et pour les écoles à participer à « bike to school ».

Calendrier : de 2020 à 2025

4.4 Stationnement vélo

Considérants :

Des arceaux pour attacher les vélos ont été posés dans différents endroits de la Ville ces dernières années.

Une station vélo à la gare, protégeant les vélos des déprédations durant la nuit, fait aussi défaut.

Charges :

La commune de La Chaux-de-Fonds augmente chaque année le nombre d'arceaux pour sécuriser les vélos stationnés. Elle se soucie d'en mettre à disposition lors de chaque nouveau projet, ainsi qu'aux abords de toutes les installations à forte fréquentation existantes : cinémas, salle de musique, théâtres, centres commerciaux, terrains de sport, etc. Elle dispose des abris vélos protégeant ceux-ci des intempéries aux abords des collèges. Elle planifie la création d'une station vélo à la gare.

Calendrier : dès 2020. Pour la station vélo, d'ici 2025.

4.5 Qualité de l'air

Considérants :

Les reports de trafic importants sur certaines rues en lien avec la mise en œuvre du PDPM H18 et l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires sport (SUV) font craindre une évolution de la qualité de l'air qui ne respecte pas les normes de l'Ordonnance sur la

protection de l'air (OPair), du 16 décembre 1985 pour les oxydes d'azotes (NOX) et les poussières fines (PM10) sur les rues en question.

Charges :

Des mesures de la qualité de l'air, notamment des oxydes d'azotes (NOX) et des poussières fines (PM10), sont effectuées sur les axes les plus chargés après la mise en œuvre du PDPM H18.

Calendrier : dans les trois (3) ans suivants la mise en œuvre du PDPM H18

5. Mesures qui seront mises en œuvre par l'État de Neuchâtel

5.1 Mesures relatives à la gestion des circulations en vue de respecter les objectifs de délestage du centre-ville

Considérants :

Les objectifs quantitatifs de délestage sont formulés dans les pages 25 à 27 du rapport d'impact environnemental (RIE). Ils concernent essentiellement le trafic transitant via l'écran central traversant du Nord au Sud les principaux axes structurants suivants : Numa-Droz, Neuve, Léopold-Robert, Tranchée et Régionaux. L'atteinte des objectifs repose sur la mise en œuvre de la nouvelle infrastructure routière (tunnel d'évitement et aménagements associés), d'une part, et sur la concrétisation du PDPM H18, ou à défaut sur les mesures de régulation du trafic qui pourraient s'y substituer, d'autre part.

Charges :

L'État de Neuchâtel s'engage sur les aspects suivants :

- collaboration active des services cantonaux avec la commune de La Chaux-de-Fonds pour accompagner le processus de concrétisation du PDPM H18 et sa traduction en termes de mesures ;
- mise en œuvre des actions de monitoring permettant de vérifier l'évolution des charges du trafic à l'issue de la réalisation du nouveau tronçon d'Évitement H18 ;
- mise en œuvre de mesures de substitution de type contrôle d'accès, limitation de la vitesse, régulation de carrefours, balisage d'itinéraires de transit sur certaines voiries communales ou cantonales en Ville de La Chaux-de-Fonds permettant d'atteindre les objectifs de délestage visés après la mise en service de l'infrastructure routière, conformément à la planification et aux monitorages prévus dans l'étude d'impact sur l'environnement. Ces mesures de substitution seront mises en place en cas de non réalisation, de réalisation partielle ou par manque d'efficacité des mesures du PDPM H18 prévues par la commune de La Chaux-de-Fonds. Ces mesures de substitution et les planches trafic s'y rapportant figurent en annexe 1 ;
- contrôle itératif pour le suivi de l'efficacité des mesures d'accompagnement ;
- le contrôle de l'atteinte des objectifs de captation du trafic par la H18 se fera dans le cadre d'un suivi environnemental de la réalisation (SER), conformément à la planification définie dans le PDPM et l'étude d'impact du projet routier ;
- un groupe de suivi environnemental (GSE) encadrera le SER et comprendra des représentants du Maître de l'ouvrage, des services cantonaux concernés ainsi que

l'ATE-NE. Il devra notamment vérifier la pertinence, la durabilité et l'efficacité à long terme des mesures mises en œuvre ;

- un rapport de «Réception environnementale des travaux» (RET) donnera quittance à l'autorité compétente de la réalisation effective de ces mesures et de leur efficacité ainsi que des garanties quant à leur durabilité sur le long terme.

5.2 Mesures relatives à la mobilité douce, dans le cadre des infrastructures liées au projet d'Évitement H18

5.2.1 Signalétique

Considérants :

L'ATE-NE souhaite laisser la possibilité aux cyclistes expérimentés de choisir d'utiliser ou non les pistes de mobilité douce.

Charges :

L'État de Neuchâtel s'engage à recourir de manière générale, sauf cas dûment motivé, à une réglementation de type trottoirs autorisés aux cyclistes.

5.2.2 Traversées de route à l'usage des deux-roues légers.

Considérants :

La largeur des refuges intermédiaires doit être augmentée lorsque la traversée est à l'usage des deux-roues légers.

Charges :

L'État de Neuchâtel s'engage à appliquer les valeurs recommandées selon les normes techniques VSS lors de la conception de détail des traversées.

5.2.3 Aménagements au carrefour Pâquerette – Charrière

Considérants :

L'ATE-NE souhaiterait qu'un sas pour vélos en tête de la voie de présélection pour tourner à gauche depuis la rue de la Pâquerette (sens montant) vers la rue de la Charrière soit prévu.

Charges :

L'État de Neuchâtel s'engage à examiner dans le cadre des études de détail la faisabilité de cet aménagement principalement eu égard aux critères de sécurité, en rappelant qu'un aménagement spécifique pour ce mouvement est déjà prévu, et que l'alternative qui consiste pour le cycliste à emprunter cette voie de présélection reste néanmoins possible en vertu de la signalisation prévue, même en l'absence de sas.

5.2.4 Aménagements le long de la Rue de l'Hôtel-de-Ville, entre les giratoires du Bas-du-Reymond et des Petites-Crosettes

Considérants :

L'ATE-NE souhaite s'assurer que l'aménagement mixte piétons/cycles prévu le long de la Rue de l'Hôtel-de-Ville, côté Ouest, sera bien bidirectionnel pour les vélos.

Charges :

L'État de Neuchâtel confirme que l'aménagement sera bidirectionnel et que son aménagement est prévu en conséquence. Les éléments de détail relatifs aux insertions en entrée et en sortie de l'aménagement seront étudiés en associant l'ATE-NE, au même titre que l'ensemble des aménagements de détails destinés aux circulations de deux-roues légers.

5.2.5 Suivi de la construction des aménagements cyclables :

Considérants :

L'ATE-NE souhaite être associée au développement des études de détail des aménagements cyclables.

Charges :

L'État de Neuchâtel s'engage à poursuivre la collaboration avec les associations ATE-NE et ProVelo lors de l'établissement des plans de détail des aménagements pour la mobilité douce.

6 Financement des mesures

Les mesures définies dans la présente convention qui sont de la compétence de la commune de La Chaux-de-Fonds indiquées au chiffre 4 sont à sa charge, moyennant d'éventuelles subventions et sont inscrites dans les budgets. Les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet routier de la compétence de l'État de Neuchâtel sont à la charge dudit projet.

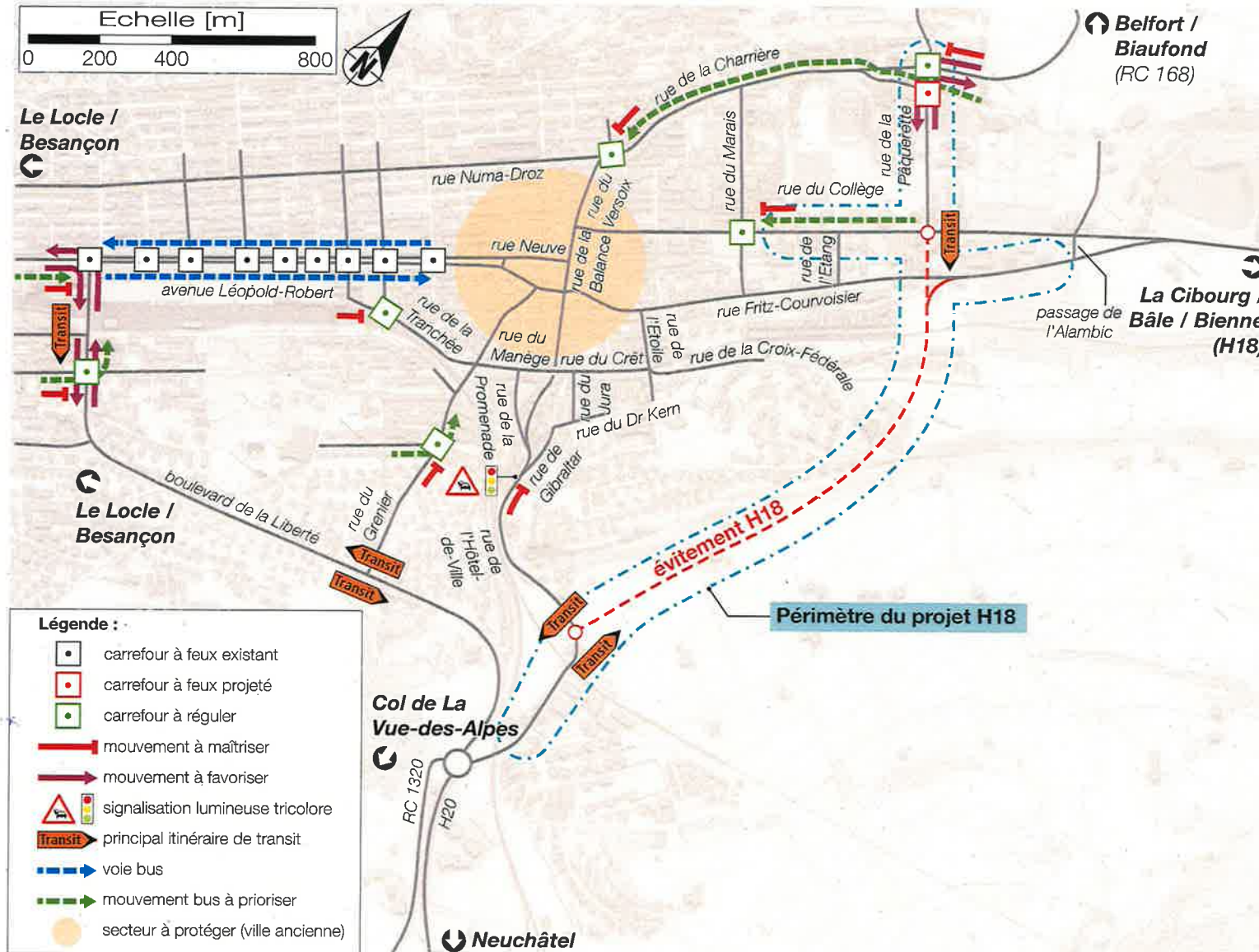
7 Planification et suivi de la mise en œuvre des charges intégrées dans la Décision finale

Toutes les mesures et charges mentionnées dans le présent document seront planifiées en détail, mises en œuvre et contrôlées entre les parties.

Toute modification ou adaptation de l'une ou l'autre des mesures faisant partie des charges de la présente convention nécessitera l'approbation formelle des parties, conformément à leur domaine de compétence.

Les mesures et charges de la compétence de l'État de Neuchâtel seront reprises dans la Décision finale d'approbation des plans et de l'étude d'impact sur l'environnement

Localisation des contrôles d'accès au centre-ville de La Chaux-de-Fonds



• A l'horizon 2025, la mise en place des contrôles d'accès suivants permet de limiter le trafic en entrée de la ville ancienne et de respecter les objectifs quantitatifs des mesures d'accompagnement au projet H18 :

- la chaîne de carrefours à feux sur l'avenue Léopold-Robert;
- la régulation des carrefours Liberté / Crêtets, Musées / Midi / Tranchée et Grenier / République;
- l'installation d'un feu avec le signal OSR 1.31 "bouchon" sur la rue de l'Hôtel-de-Ville (au niveau du numéro 61);
- la régulation des carrefours Numa-Droz / Versoix / Charrière, Collège / Marais et Biaufond / Pâquerette.

• Aux carrefours à feux, le temps de vert des mouvements est modifié pour reporter le trafic de transit et une part du trafic d'échange à l'extérieur du centre-ville. Les mouvements de contournement sont favorisés aux dépens des mouvements traversant la ville ancienne.

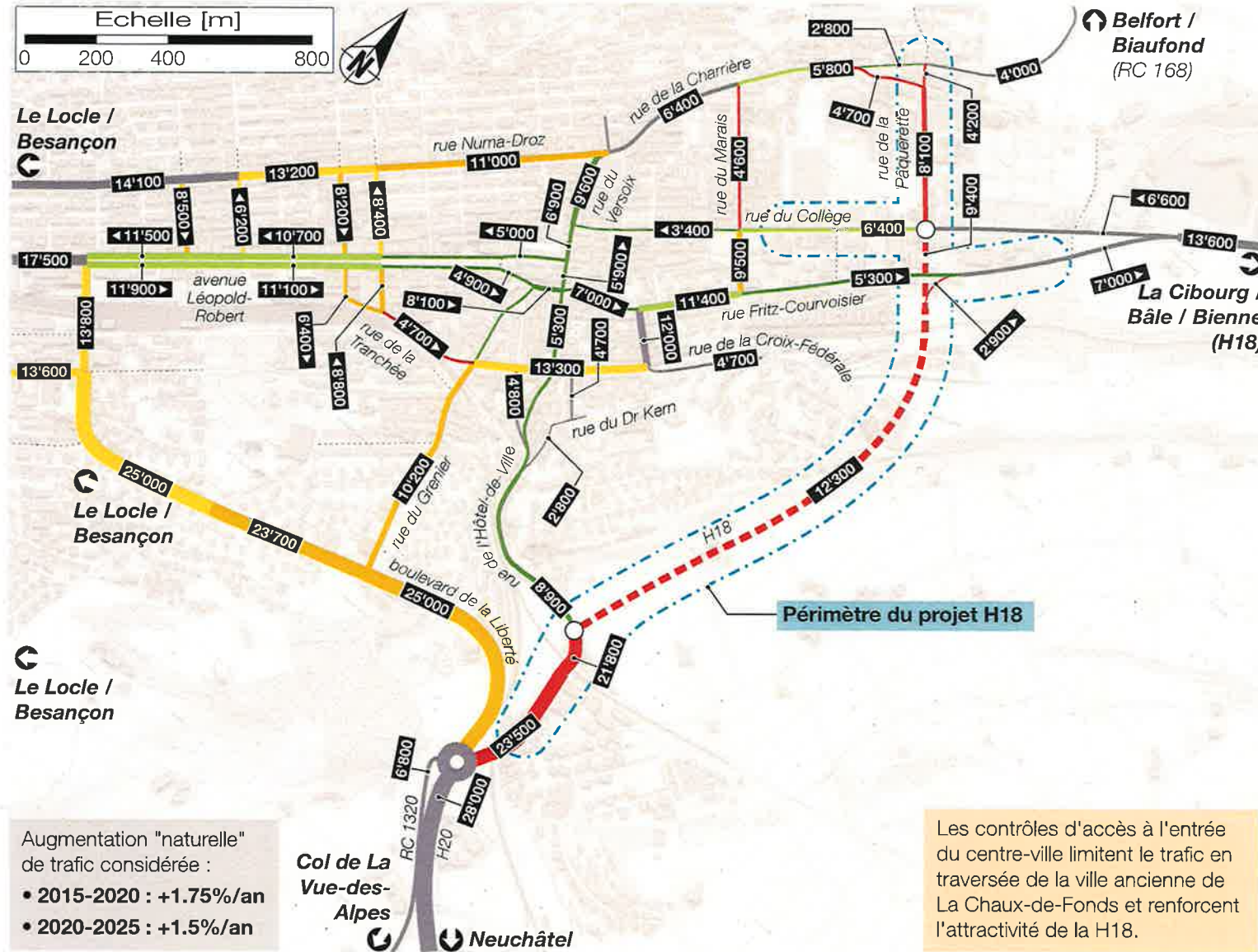
• L'itinéraire de transit par la H20 et l'évitement H18 est à signaler.

• Les bus doivent bénéficier de priorités aux carrefours contrôlant l'accès au centre historique pour limiter les retards dus aux files d'attente.

Figure 33

9505_160f33-ala - 11.09.19/snc

Charges de trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2025 – Avec évitement H18 et contrôles d'accès au centre-ville [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 les contrôles d'accès au centre-ville, les charges de trafic journalières atteindront :
 - environ 5'000 véh/j sur la rue Neuve (ville ancienne);
 - jusqu'à 9'000 véh/j sur la rue de l'Hôtel-de-Ville;
 - environ 11'000 véh/j sur la rue Numa-Droz.
- Avec la mise en place des contrôles d'accès au centre-ville, le TJM 2025 attendu sur l'évitement H18 est de 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]



Figure 34

8 Dispositions finales

La Décision finale intégrera les charges de la compétence de l'État de Neuchâtel d'une part, et d'autre part, sur la base de cette convention, et pour l'ensemble des griefs relevant du projet d'Évitement Est de La Chaux-de-Fonds et du PDPM H18, traités dans le cadre de cette convention, l'ATE-NE s'engage à ne pas recourir contre la Décision finale d'approbation du projet routier de contournement de La Chaux-de-Fonds par la H18 qui lèvera les oppositions non retirées.

Litige et for

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention est résolu, dans la mesure du possible entre parties. A défaut, le droit suisse est applicable pour toutes les questions en rapport avec la présente convention.

Le for juridique est à Neuchâtel.

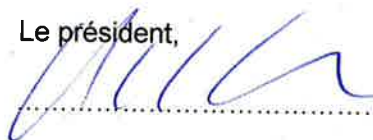
Ainsi fait sur dix pages et signé, en trois exemplaires originaux,

Neuchâtel, le **18 MARS 2020**

Au nom du Conseil d'Etat:

A. Ribaux

Le président,



S. Despland

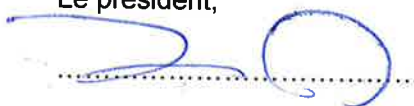
La chancelière,



Pour le conseil communal de La Chaux-de-Fonds

Théo Bregnard

Le président,



Daniel Schwaar

Le chancelier,



Au nom du comité de l'ATE-NE

Christine Roquier

Membre du comité



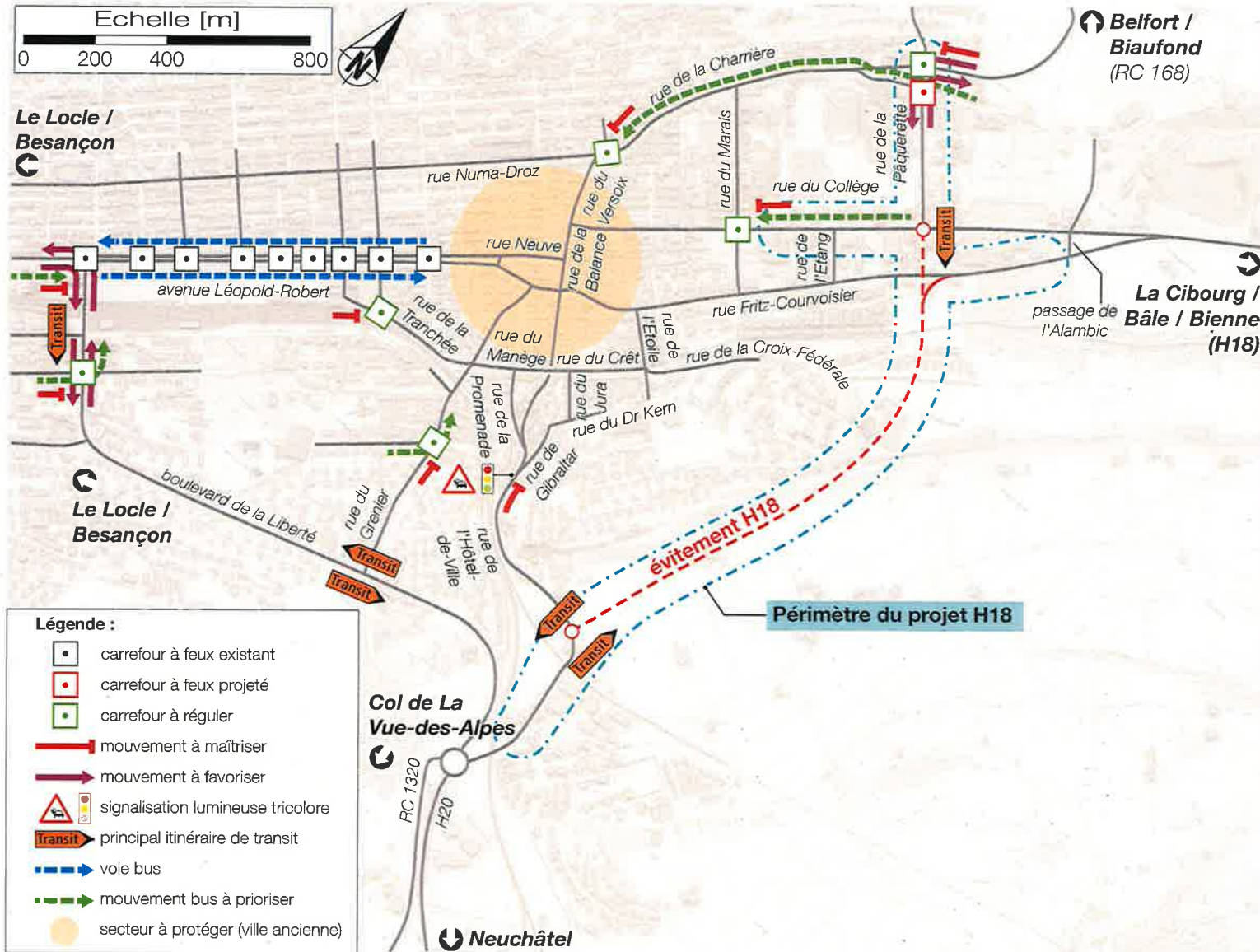
Christian Piguet

Co-président



Annexe 1 : Mesures de substitutions et contrôles d'accès.

Localisation des contrôles d'accès au centre-ville de La Chaux-de-Fonds

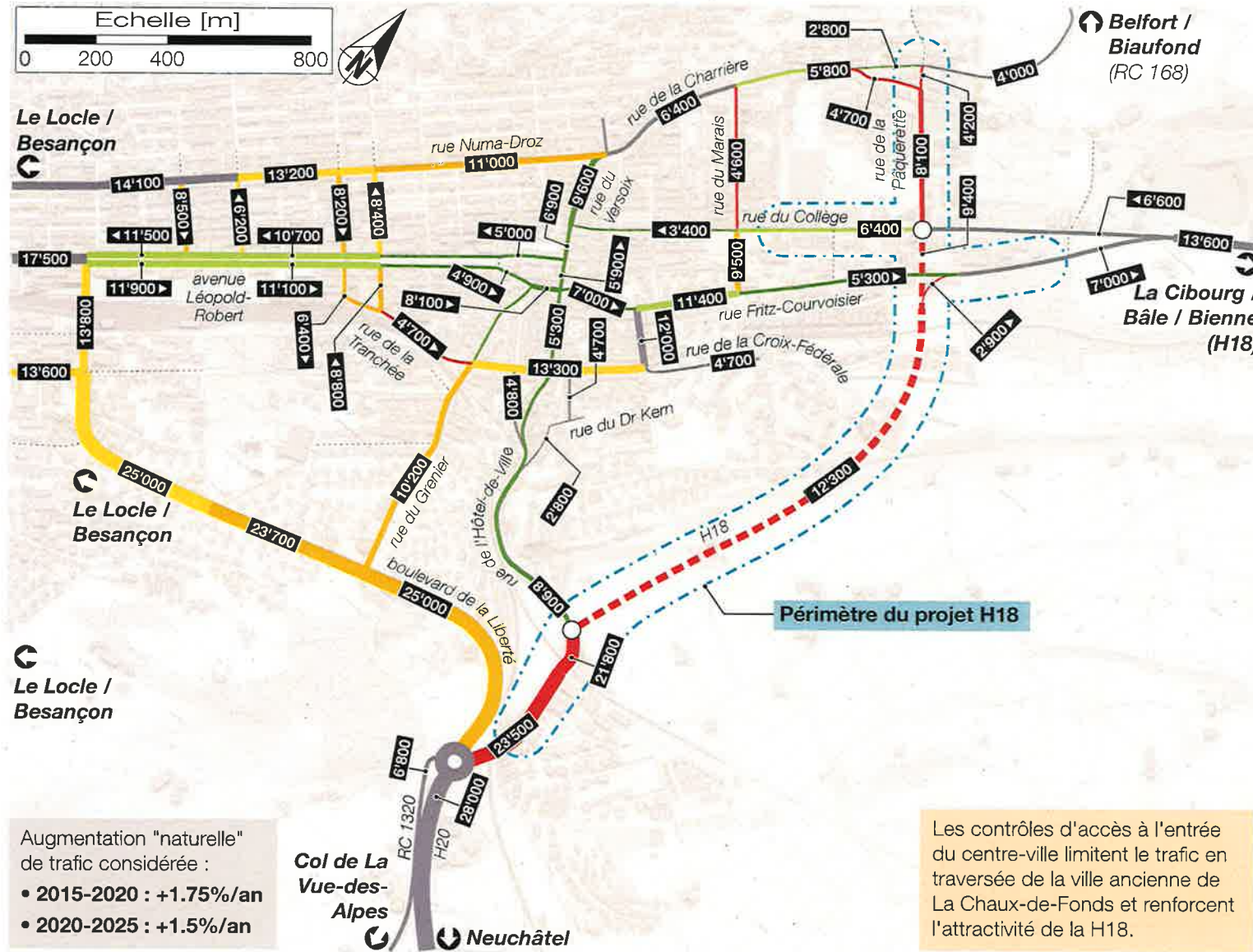


- A l'horizon 2025, la mise en place des contrôles d'accès suivants permet de limiter le trafic en entrée de la ville ancienne et de respecter les objectifs quantitatifs des mesures d'accompagnement au projet H18 :
 - la chaîne de carrefours à feux sur l'avenue Léopold-Robert;
 - la régulation des carrefours Liberté / Crêtets, Musées / Midi / Tranchée et Grenier / République;
 - l'installation d'un feu avec le signal OSR 1.31 "bouchon" sur la rue de l'Hôtel-de-Ville (au niveau du numéro 61);
 - la régulation des carrefours Numa-Droz / Versoix / Charrière, Collège / Marais et Biaufond / Pâquerette.
- Aux carrefours à feux, le temps de vert des mouvements est modifié pour reporter le trafic de transit et une part du trafic d'échange à l'extérieur du centre-ville. Les mouvements de contournement sont favorisés aux dépens des mouvements traversant la ville ancienne.
- L'itinéraire de transit par la H20 et l'évitement H18 est à signaler.
- Les bus doivent bénéficier de priorités aux carrefours contrôlant l'accès au centre historique pour limiter les retards dus aux files d'attente.

Figure 33

9505_160f33-ala - 11.09.19/sno

Charges de trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2025 – Avec évitement H18 et contrôles d'accès au centre-ville [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 les contrôles d'accès au centre-ville, les charges de trafic journalières atteindront :
 - environ 5'000 véh/j sur la rue Neuve (ville ancienne);
 - jusqu'à 9'000 véh/j sur la rue de l'Hôtel-de-Ville;
 - environ 11'000 véh/j sur la rue Numa-Droz.
- Avec la mise en place des contrôles d'accès au centre-ville, le TJM 2025 attendu sur l'évitement H18 est de 12'300 véh/j.

Figure 34