

POURQUOI LE REFERENDUM H18 ?

PARCE QUE le contournement proposé ...

- **provoque d'importantes augmentations de trafic sur des rues déjà très encombrées** (voir tableau au verso)

La carte officielle H18 démontre que 2/3 des kilomètres de rues mesurées jouxtant des habitations subiraient une augmentation de trafic. Par exemples : Rue Numa-Droz + 83 %, Charrière + 65 %, Grenier + 58 %, Marais + 218 %, etc ...

- **génère des goulets d'étranglement, comme notamment sur le tronçon «Malakoff»** (entre les deux ponts ferroviaires)

Déjà à saturation aux heures de pointe avec 14'000 véhicules/jour, ce tronçon passerait à 22'200 v/j (+ 59 %) en 2025 avec H18 et à 27'000 (+93 %) en 2035 avec H20. Pour rappel, Le Locle est traversé par 24'000 v/j ... donc le contournement y crée la situation du Locle !

- **engendre une dépense de 186 millions de francs pour au final n'externaliser que 6'000 véhicules/jour**

Ce qui correspond aux pendulaires traversant la ville en provenance du Jura et de Biaufond, comme l'indique le rapport de la Commission Mobilité du Grand Conseil ... Une telle dépense pour un si petit effet se justifie-t-elle ?

- **déplace essentiellement des flux internes ce qui augmente les kilomètres parcourus pour sortir de la ville**

Le détour imposé aux habitant·e·s des quartiers Nord pour atteindre le tunnel de la Vue-des-Alpes allongerait la distance de leur parcours. Au 21^e siècle on ne déplace plus le trafic, on le réduit !

- **détruit la beauté paysagère des Petites-Crosettes**

Tel que prévu, le tunnel H18 et sa tranchée à ciel ouvert sacrifierait l'harmonie morphologique particulière des Petites-Crosettes. Un investissement additionnel de 4 à 6 mio à charge du canton permettrait d'allonger le tunnel et ainsi d'éviter cette blessure paysagère. Sauver la beauté du lieu est donc possible ... ce n'est qu'une question de volonté politique !

POURQUOI SIGNER LE REFERENDUM H18 ?

- Pour éviter toutes les fâcheuses conséquences ci-dessus

- Pour prendre soin du climat et de l'environnement

L'urgence climatique exige des mesures qui réduisent le trafic et non pas qui le déplacent ... tout le contraire des incidences du projet H18. Puis, construire un tunnel demande beaucoup d'énergie et de ressources donc renforce le réchauffement climatique et la déforestation.

- Pour donner la parole aux habitant·e·s impactés par les fortes augmentations de trafic

Ces riverain·e·s n'ont pas été invités à la séance d'information publique et n'ont pas été officiellement avertis des répercussions de l'évitement H18 alors qu'ils sont les premiers concernés. En effet, avec une telle densification du trafic, la qualité de vie tout comme la valeur des biens immobiliers essuieraient une baisse significative.

Ainsi les services de l'Etat n'ont pas donné la possibilité à ces citoyen·e·s très impactés de faire valoir leurs droits fondamentaux, soit de se prononcer voire de s'opposer lors de la mise à l'enquête du contournement H18. Le processus démocratique a été mis à mal !

- Pour qu'un réel débat public puisse avoir lieu

- Pour créer un centre-ville déchargé mais avec des mesures s'inscrivant dans le 21^e siècle

OUI à un centre-ville désencombré, mais différemment !

Pas sûr que la ville en damier ait besoin d'un contournement pour avoir sa zone piétonne ... cette organisation urbanistique spécifique de La Chaux-de-Fonds, unique en Suisse, laisse envisager une autre réflexion que ce qui se fait ailleurs.

En effet, il est fort probable qu'une répartition judicieuse des flux internes à travers le plan en damier accompagnée d'une optimisation des transports publics puissent tout aussi bien permettre de délester le centre-ville qu'une grande concentration du trafic dans un « tube ».

C'est pourquoi cela mérite un complément d'étude non pas axé sur des formules statiques mais sur des calculs analytiques dynamiques répondant aux ajustements de notre époque et au futur qui se profile.

Pour le réaliser

Au vu de ce qui précède, une motion populaire sera déposée en parallèle de ce référendum pour demander que la part cantonale allouée à cet évitement (73 mio de francs) soit allouée au désencombrement du centre-ville, mais en respectant l'environnement et les habitants. La mise en œuvre d'un projet de cette ampleur mérite une véritable participation citoyenne, cela afin de décider ensemble la ville de demain !

Le référendum H18 ... c'est s'offrir un temps de réflexion pour profiler la ville dans le 21^e siècle

Axes subissant une *AUGMENTATION* significative du trafic journalier moyen avec le contournement H18 et son PDPM
(Selon cartes officielles ci-dessous)

Axes routiers	Etat actuel (nbre véhicules/jour)	Etat 2025 avec H18 + PDPM (nbre véhicules/jour)	Augmentation en %	Etat 2035 avec H20 (véhicules/jour)
Rue Numa-Droz	7'600	13'900	+ 83 %	15'300
Rue Charrière	6'000	9'900	+ 65 %	10'900
Rue Hôtel-de-Ville (Tronçon Malakoff)	14'000	22'200	+ 59 %	27'000
Rue Grenier (Collège Crétêts)	7'400	11'700	+ 58 %	11'300
Rue des Marais (Collège Charrière)	2'800	8'900	+ 218 %	10'200
Rue La Tranchée	2'600	5'600	+ 115 %	6'900
Rue du Midi (Est de Migros – Cette rue vient d'être réduite à une voie ?)	6'400	9'000	+ 40 %	10'500
Rue du Roulage (Ouest de Migros)	4'400	6'400	+ 45 %	7'800
Rue Modulor	6'500	10'000	+ 54 %	11'700
Rue Balancier	6'000	9'000	+ 50 %	10'000

Axes subissant une *DIMINUTION* significative du trafic journalier moyen avec le contournement H18 et son PDPM
(Selon cartes officielles ci-dessous) - A noter que c'est essentiellement l'hyper-centre qui est concerné par ces diminutions

Axes routiers	Etat actuel (nbre véhicules/jour)	Etat 2025 avec H18 + PDPM (nbre véhicules/jour)	Diminution en %	Etat 2035 avec H20 (véhicules/jour)
Rue Versoix	11'900	1'300	- 89 %	1'500
Rue Balance	13'000	700	- 95 %	1'000
Rue Neuve	10'700	3'400	- 68 %	3'100
Av. Léopold-Robert (de Midi à G.Fontaine)	22'300	7'900	- 64 %	5'100
Rue Collège (de Versoix à Marais)	5'100	2'700	- 47 %	3'200
Rue Hotel-de-Ville	12'700	8'400	- 34 %	7'700
Rue Fritz-Courvoisier	8'100	6'400	- 21 %	4'000
	11'900	10'500	- 12 %	11'100

Charges de trafic journalier moyen (TJM) – Etat actuel 2014 - 2018 [véh/j]

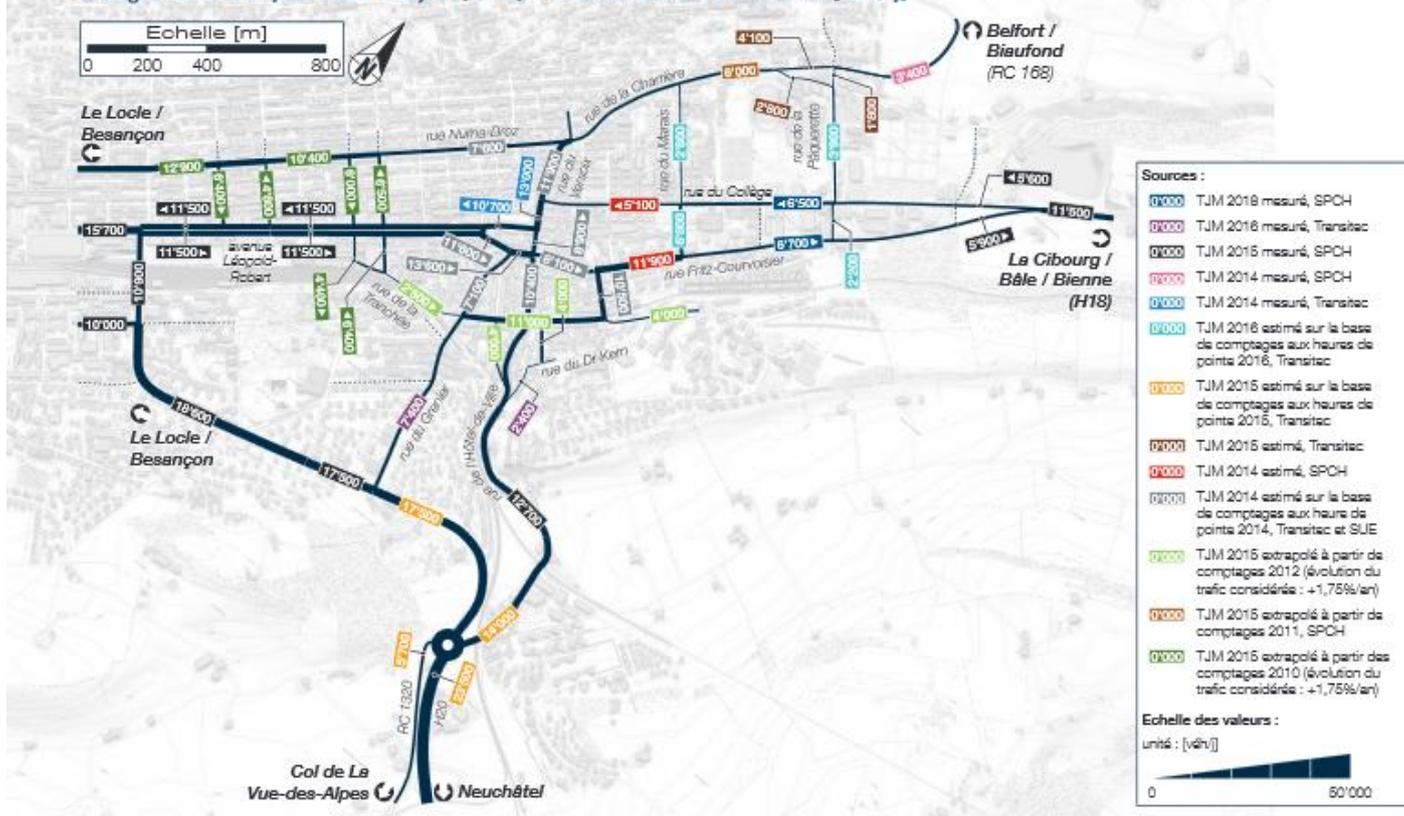
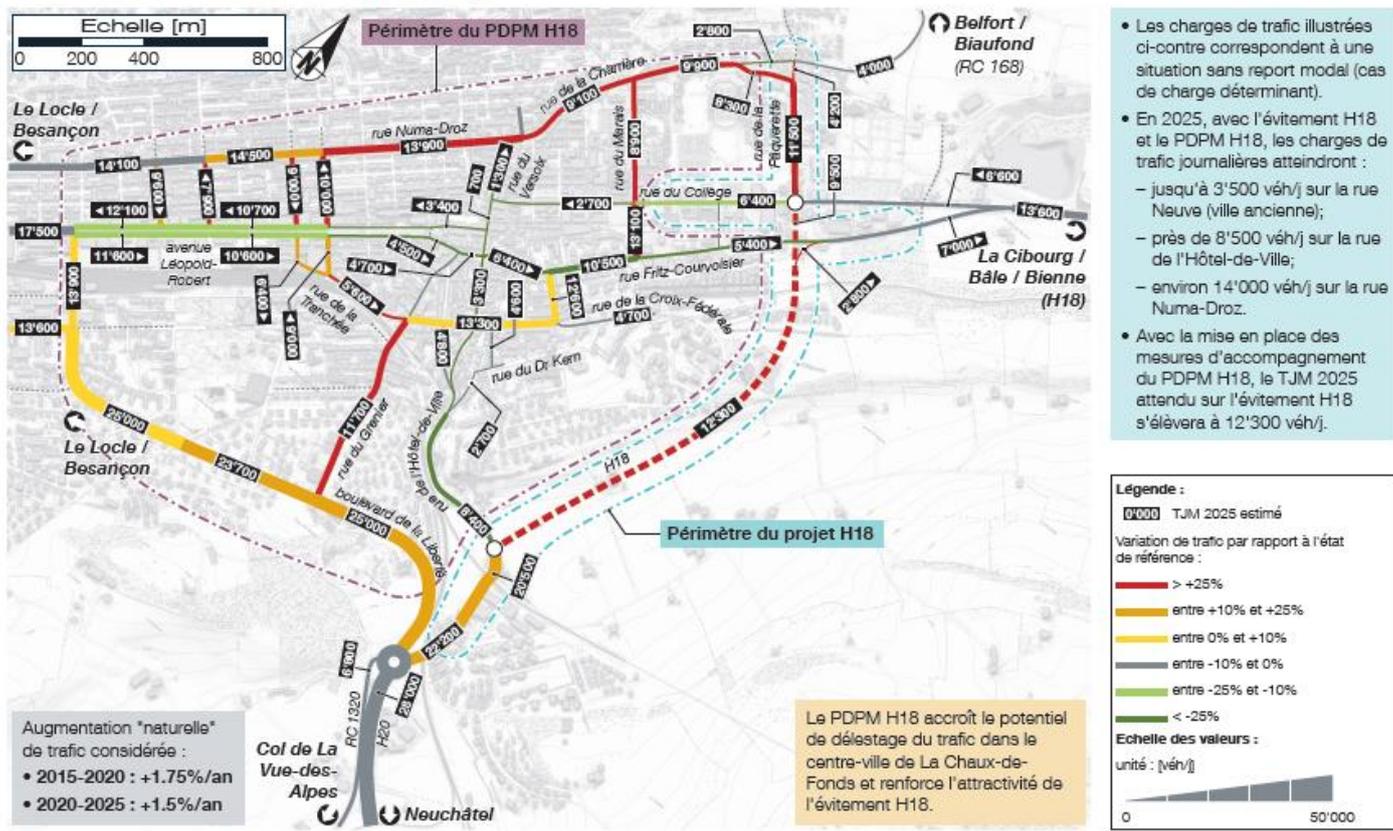


Figure 2
9525_160182-als - 24.03.18/ans

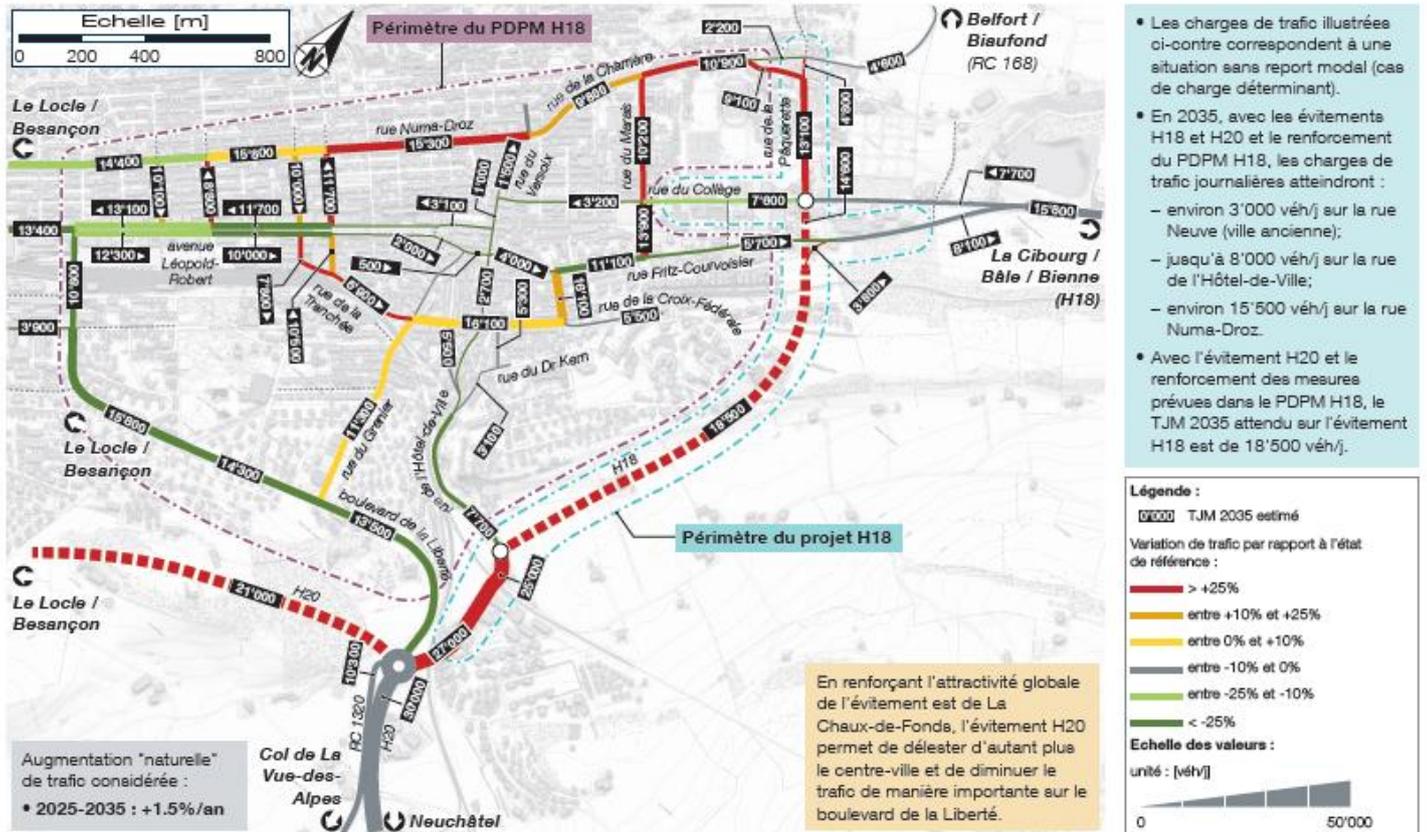
Charges de trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2025 – Avec évitement H18 et PDPM H18 [véh/j]



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

Figure 19
9525_160419-als - 17.10.18/ans

Charges de trafic journalier moyen (TJM) – Etat 2035 –
Avec évitements H18 et H20 et renforcement du PDPM H18 [véh/j]



- Les charges de trafic illustrées ci-contre correspondent à une situation sans report modal (cas de charge déterminant).
- En 2035, avec les évitements H18 et H20 et le renforcement du PDPM H18, les charges de trafic journalières atteindront :
 - environ 3'000 véh/j sur la rue Neuve (ville ancienne);
 - jusqu'à 8'000 véh/j sur la rue de l'Hôtel-de-Ville;
 - environ 15'500 véh/j sur la rue Numa-Droz.
- Avec l'évitement H20 et le renforcement des mesures prévues dans le PDPM H18, le TJM 2035 attendu sur l'évitement H18 est de 18'500 véh/j.

Figure 21
8505_160#21-cha - 17.10.18/mto