



## **RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL AU CONSEIL GÉNÉRAL**

**à l'appui d'une demande de crédit d'investissement de Fr. 250'000.- pour  
une étude exhaustive des mesures d'accompagnement N20**

---

(Du 5 novembre 2025)

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

### **1. Préambule**

#### Contexte et objectifs

*(Rem. : Une partie des informations sont reprises de l'étude du bureau Transitec)*

La Ville du Locle est traversée par un axe d'importance suprarégionale (N20), qui assure la liaison entre la France (Besançon et Pontarlier notamment) et le Plateau suisse. Or les caractéristiques de la ville, l'importance des flux frontaliers et les contraintes topographiques rencontrées engendrent des volumes de trafic très élevés sur le réseau routier du centre-ville :

- plus de 20'000 véh/jour sont recensés à la rue du Marais et à la rue Girardet (une voie de circulation par sens);
- entre 10 et 12'000 véh/jour sollicitent les axes à sens unique est / ouest traversant le centre-ville (avenue de l'Hôtel-de-Ville et rue Daniel-Jeanrichard en direction de La Chaux-de-Fonds et rues Calame / Temple / France en direction du Col-des-Roches).

De nombreuses nuisances sont donc observées en traversée du Locle, dues principalement au fort trafic pendulaire aux heures de pointe : en effet, sur les axes formant la N20, les charges de trafic mesurées aux heures de pointe durant les jours ouvrables oscillent entre 1'000 et 1'200 véh/h dans le sens dominant.

Les problèmes majeurs constatés de manière récurrente dans le centre-ville du Locle sont les suivants :

- des phénomènes de saturation du réseau routier durant les périodes de pointe, avec d'importantes files d'attente et des difficultés d'insertion des flux de trafic secondaires sur l'axe principal (transports collectifs, trafic automobile, ...);
- une qualité de vie dégradée par les nuisances environnementales dues au trafic automobile (bruit, pollution de l'air, ...);
- des conditions de sécurité pénalisées pour les modes doux (traversées de l'axe principal notamment).

Le Service des ponts et chaussées du canton de Neuchâtel (SPCH) a mené entre 2008 et 2019 les études de réaménagement de la N20 (anciennement H20) entre le tunnel du Mont-Sagne (carrefour du Bas-du-Reymond) et la frontière française (Col-des-Roches). Ce réaménagement comprend entre autres les évitements routiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds. Après la mise à l'enquête de ces deux projets d'évitement en automne 2010, la décision finale (autorisation de construire) a été émise en juin 2012.

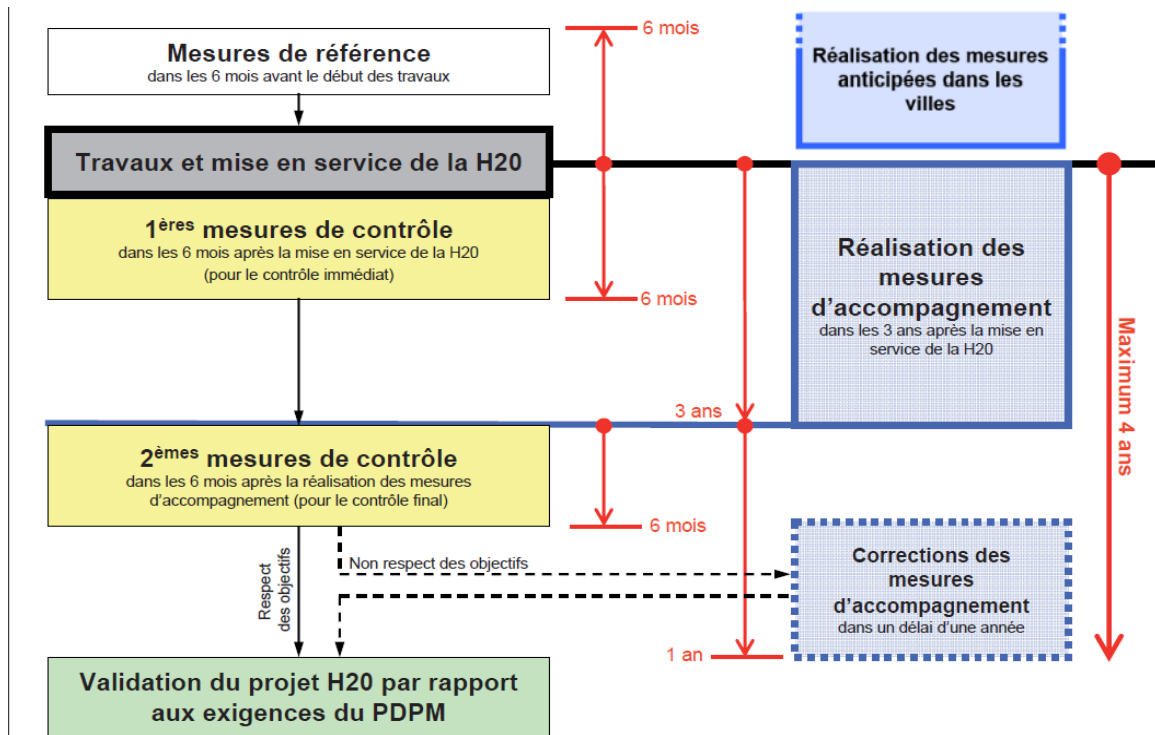
Avec la reprise du réseau N20 par la Confédération le 1er janvier 2020, la poursuite des phases « études et réalisation » du projet de contournement du Locle est dès lors conduite par l'Office fédéral des routes (OFROU). Les caractéristiques de base de ce projet consistent en un tunnel à 2 x 1 voie d'une longueur d'env. 4.2 kilomètres, avec l'aménagement de points d'accrochage localisés dans les secteurs Col-des-Roches / Le Locle Ouest et Crêt-du-Locle / Le Locle Est. Le coût de ce projet est évalué à quelque Fr. 1 milliard TTC.

En 2010, la Ville du Locle, en partenariat avec le Service des ponts et chaussées du canton de Neuchâtel, a édité un Plan directeur partiel des mobilités pour le projet de contournement routier N20. Ce document, qui a fait l'objet d'une mise en consultation publique, comprend entre autres des objectifs quantitatifs à respecter sur différents axes routiers de la Ville du Locle (valeurs journalières maximales admises) ainsi que des mesures-types (mesures d'accompagnement) à mettre en œuvre, telles que des aménagements favorisant la mobilité douce et les transports collectifs dans le centre-ville.

Les mesures d'accompagnement visent à améliorer la fluidité du trafic et à assurer une transition harmonieuse entre les nouvelles infrastructures et la vie urbaine.

La Confédération a fixé comme objectif d'atteindre une réduction de 60 % du trafic au centre-ville après l'ouverture du tunnel.

Les mesures sur l'axe de transit doivent être finalisées au maximum 3 ans après la mise en service de la N20 (dès fin 2032 à 2033/34), ce qui requiert une forte anticipation pour atteindre l'objectif de réduction de trafic de la responsabilité des autorités cantonales et communales.



### Vision et enjeux à long terme

Les infrastructures doivent être pensées sur un horizon de plus de 50 ans, en anticipant notamment :

- les besoins futurs des usagers et des tiers concernés ;
- les évolutions sociétales et environnementales ;
- l'utilisation durable de l'espace public.

Les enjeux clés identifiés sont les suivants :

- attractivité économique et domiciliation : fiscalité, immobilier, commerce, tourisme ;
- projets connexes : entretien des réseaux, ville éponge, lutte contre les îlots de chaleur.

### État du plan directeur partiel des mobilités (PDPM)

Le PDPM, établi en 2010, lie le Service des ponts et chaussées aux autorités communales du Locle pour assurer l'étude des mesures d'accompagnement du projet N20, leur réalisation, l'analyse de leurs effets, voire le renforcement de ceux-ci par des actions complémentaires.

Les coûts estimés (valeur 2025) des potentiels investissements de la Confédération sont les suivants :

- études et réalisations des mesures : env. 20 millions de francs intégrant le renchérissement (la référence de 2012 est de 16,95 Mio de francs).

Le financement et la répartition des charges sont définis comme suit :

- projet autoroutier N20 supporté par le Canton : axe de transit actuel ;
- charge partagée entre la Ville et le Canton : itinéraires de délestage ;
- charge pour la Ville du Locle : mesures urbaines non liées directement à la N20.

Pour la coordination des études, un COPIL a été créé entre le Canton, la Ville du Locle et l'OFROU. Il se compose ainsi :

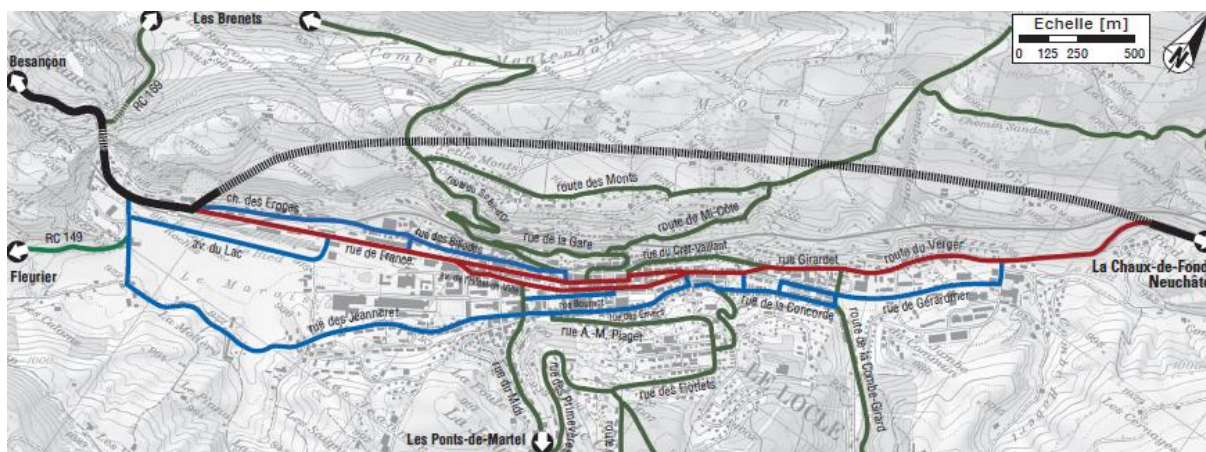
- Ville du Locle : 2 membres du Conseil communal ;
- Canton : 1-2 chefs de service (SPCH et/ou SBAT (Service des bâtiments), éventuellement un membre du Conseil d'Etat ;
- OFROU : 1 représentant.

Remarque : les autres intervenants partenaires du projet viendront en tant qu'auditeurs.

En résumé, le Canton doit garantir la capacité du trafic de transit en cas de fermeture exceptionnelle du tunnel. L'axe principal, actuellement géré par l'OFROU - axes rouges sur l'illustration ci-dessous - reviendra au Canton après l'ouverture du contournement à la circulation, tandis que les aménagements dans le reste du périmètre d'influence (axes verts et bleus) relèvent de la Ville seule.

Il convient de souligner que le contexte a considérablement évolué depuis l'élaboration du PDPM en 2010. À l'époque, celui-ci portait essentiellement sur la gestion du trafic, sans réelle prise en compte de l'intégration urbaine. Il apparaît donc pertinent, aujourd'hui, d'y intégrer ces dimensions urbanistiques et valeurs nouvelles.

Par ailleurs, un élément important concerne la convention entre le Canton et la Ville : si le périmètre de financement demeure fixe, la hiérarchie des axes, elle, reste évolutive. En d'autres termes, l'axe rouge présenté en 2010 comme potentiel axe d'influence élevé pourrait être redéfini ou déplacé selon les besoins du projet, tant que l'absorption du trafic en cas de fermeture du tunnel peut être respectée.



## 2. Description du projet

Pour répondre à cette vision englobant l'opportunité de repenser le cœur du Locle tout en favorisant les modes de déplacement doux, en créant des espaces piétons et en

développant des lieux de convivialité et de détente, il est proposé de lancer un projet de mandats d'études parallèles (MEP) regroupant plusieurs études pluridisciplinaires.

Les MEP se construisent sur la base d'un cahier des charges. Celui-ci sera élaboré en collaboration avec la population locloise, dans le cadre d'une démarche participative permettant aux citoyennes et citoyens d'exprimer leurs idées et leurs aspirations pour la ville de demain.

Par ailleurs, les résultats d'une étude socio-économique viendront compléter ce cahier des charges, afin d'en renforcer la cohérence et la dimension analytique.

Quels sont les avantages des MEP ?

### 1. **Projet adapté aux attentes grâce à l'accompagnement d'un jury**

Le jury guide les équipes tout au long du processus, ce qui garantit une bonne compréhension des enjeux locaux et aligne les propositions sur les attentes du maître d'ouvrage.

### 2. **Solutions innovantes et sur mesure**

Le format compétitif encourage la créativité et la recherche de valeur ajoutée, favorisant ainsi l'émergence de solutions innovantes et adaptées au contexte, qui intègrent diverses approches, telles que urbanistiques, de mobilité, paysagères et architecturales.

### 3. **Identification des points sensibles avec réduction des risques**

Plusieurs équipes élaborent des concepts en parallèle (diversité de visions et d'approches) ce qui permet de mettre en évidence les enjeux sensibles ou conflictuels. Ceci limite les mauvaises surprises en phase de projet

### 4. **Sélection fondée sur la qualité d'un projet et d'une équipe**

Le mandataire final est choisi sur une proposition concrète répondant au site, au programme et aux enjeux spécifiques. C'est la meilleure réponse, et non pas seulement la meilleure équipe qui est sélectionnée sur dossier et références.

### 5. **Appropriation du projet par le mandataire retenu**

L'équipe lauréate est déjà investie dans l'idée développée, ce qui permet une transition fluide vers le projet augmentant ainsi la motivation, la cohérence et l'engagement du mandataire.

### Périmètre de mandat

Le périmètre de mandat couvrira l'ensemble du secteur situé entre le giratoire rue de France – voie des Horlogères et le carrefour de la Combe Girard, avec la possibilité d'y adjoindre un périmètre de réflexion.

## Approche méthodologique

### A. Étude socio-économique et démarche participative

Une étude socio-économique est proposée afin de :

- identifier les besoins locaux (logement, mobilité, services) ;
- anticiper la démographie et les enjeux sociaux ;
- analyser les retombées économiques et secteurs porteurs ;
- ajuster les priorités d'aménagement.

Une démarche participative viendra enrichir et compléter l'étude socio-économique, contribuant à redéfinir positivement la relation entre la ville et ses habitants. Réalisée en collaboration avec une haute école, elle favorisera le dialogue, l'inclusion et la co-construction de solutions durables et adaptées aux besoins réels du territoire.

### B. Réalisation du projet MEP (Mandat d'Études Parallèles)

À l'issue de la compilation des études socio-économique et participative, les objectifs du projet MEP pourront être clairement définis. L'étude de projet pourra alors être lancée, conformément aux étapes prévues dans le planning présenté ci-dessous.

#### Planning des MEP

|                                                                    | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 |
|--------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Séance kick-off ?                                                  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Étude socio-économique ?                                           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Démarche participative                                             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>SIA 1 - Définition des objectifs</b>                            |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Choix de la procédure, des mandataires (président, BAMO, juriste)  |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>SIA 2 - Études préliminaires et SIA 31 - Avant-projet (MEP)</b> |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Organisation / préparation                                         |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Choix candidats                                                    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| MEP de projets (phase SIA 31)                                      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Attribution mandat                                                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>SIA 3 - Étude du projet</b>                                     |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| SIA 32                                                             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| SIA 33                                                             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| Demandes de crédits (commune et canton)                            |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>SIA 4 - Appel d'offres</b>                                      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| SIA 41                                                             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| <b>SIA 5 - Réalisation</b>                                         |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| SIA 5X                                                             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

Mise en service du contournement

Pendant son développement, l'étude prévoit deux dialogues intermédiaires (et un final) entre le jury et les équipes qui permettront de communiquer les points forts et faibles des différentes propositions aux concurrents. Cela donne la possibilité de réorienter l'étude en cours de projet.

La commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'environnement et de l'efficacité énergétique des bâtiments (ATUEE) sera régulièrement informée de l'avancement des études.

A noter que les mandats d'études parallèles sont régis par la norme SIA 143, qui prévoit une indemnisation forfaitaire pour chacune des équipes de projet, à priori inférieure aux heures investies réellement.

## Jury et présidence pour les MEP

### *Composition pour le jury :*

- **Professionnels :**
  - Urbaniste ;
  - Architecte paysagiste ;
  - Génie civil ;
  - Mobilité.
- **Non professionnels :**
  - Commune : deux conseillers communaux ;
  - Canton : chef du Service des ponts et chaussées (SPCH), chef du Service de l'aménagement du territoire (SAT) ;
  - OFROU : responsable des projets Nord.
- **Experts (hors jury) :**
  - Patrimoine (OCPI) ;
  - Développement durable.

Remarque : chaque membre du jury « non professionnels » aura une suppléance, notamment au sein des services techniques qui participeront également aux différentes séances.

### *Présidence du jury*

Il est proposé de donner la présidence du jury à Madame Nathalie Luyet, urbaniste diplômée EPFL et HEPIA, ancienne responsable de projets urbains à Sion, Genève et Lausanne.

Forte de plus de 25 ans d'expérience en planification urbaine, dans les espaces publics et les projets participatifs, Madame Luyet apporte une réelle crédibilité à la démarche. Il est à noter qu'elle a réalisé son travail de diplôme au Locle et manifeste un intérêt particulier pour notre ville, qu'elle considère comme dotée d'un patrimoine exceptionnel et d'un fort potentiel.

## **3. Coûts estimés de l'étude MEP**

Le financement des études MEP sera réparti à parts égales entre le Canton, la Commune et l'OFROU, pour un budget total d'environ Fr. 750'000.- couvrant la période de 2025 à mi-2028.

La participation financière de la Commune du Locle s'élèvera ainsi à Fr. 250'000.-, soit un peu plus que Fr. 83'000.- par année sur trois ans.

Le budget total peut se répartir comme ci-dessous :

| <b>Objet</b>                                                                                         | <b>Montant HT [Fr.]</b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Indemnisation du Jury « professionnels » et des experts                                              | 80'000                  |
| Economiste de la construction <sup>1</sup>                                                           | 24'000                  |
| BAMO jusqu'à mi 2028, y.c. cahiers des charges, gestion de projet, Planification et suivi logistique | 130'000                 |
| Prix MEP avec 2 dialogues intermédiaires (phase 31 SIA partielle)                                    | 320'000                 |
| Etudes participative et socio-économique simplifiée                                                  | 75'000                  |
| Communication, diffusion, frais et impression                                                        | 43'000                  |
| Divers et imprévus                                                                                   | 17'338                  |
| <b>Total HT jusqu'à l'étude du projet</b>                                                            | <b>689'338</b>          |
| TVA 8.8% (dès 2026)                                                                                  | 60'662                  |
| <b>Total TTC</b>                                                                                     | <b>750'000</b>          |
| <i>Précision du budget à plus ou moins 15 %</i>                                                      |                         |
| <b>Budget pour la ville du Locle TTC</b>                                                             | <b>250'000</b>          |

Il convient de noter que, sans MEP, qui inclut l'avant-projet, recourir à un mandataire pour réaliser un avant-projet et les différentes études participative et socio-économique engendrerait des coûts similaires. En effet, compte tenu de l'ampleur du projet, plusieurs allers-retours avec le mandataire seront nécessaires, ce qui entraînera une augmentation des coûts par rapport à un projet standard.

De même, le lancement d'un concours représenterait un budget comparable, une fois pris en compte les prix attribués aux lauréats et le développement de l'avant-projet. À noter également qu'un concours ne prévoit pas l'établissement d'un cahier des charges préalable : le choix se fait uniquement à la fin, sur la base de la solution proposée.

#### **4. Incidences financières**

Le montant sollicité de Fr. 250'000.- n'est pas prévu au budget.

Le crédit net sera amorti à un taux moyen de 20 %, en application des taux définis dans le règlement général d'exécution de la Loi sur les finances de l'État et des Communes (RLFinEC) pour un crédit d'étude. Cela correspond à une durée d'amortissement de 5 ans.

La charge d'amortissement en découlant sera toutefois compensée par un prélèvement au préfinancement du Plan Directeur Partiel des Mobilités (PDPM).

---

<sup>1</sup> L'économiste de la construction évalue tous les projets au niveau économique avec la même systématique dans le but d'unifier la méthodologie de contrôle.



Ce dernier, au bilan des comptes communaux sous la rubrique 29300.01 « Préfinancement PDPM », est doté d'un capital de 3 millions de francs au 31 décembre 2024.

Pour ce crédit net de Fr. 250'000.-, le montant de l'intérêt ne sera pas imputé directement dans les comptes. Mais une charge d'intérêt théorique pour la réalisation de ce projet est estimée annuellement à Fr. 2'500.-, compte tenu d'un taux moyen de la dette de 2 %.

Dans le détail, les incidences financières sont les suivantes :

|                                               | 2026   | 2027    | 2028    | 2029    | 2030    | TOTAL   |
|-----------------------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <i>Compte des investissements</i>             |        |         |         |         |         |         |
| Urbanisme, Etude mesures d'accompagnement N20 | 83 000 | 83 000  | 84 000  |         |         | 250 000 |
| Total                                         | 83 000 | 83 000  | 84 000  |         |         | 250 000 |
| <i>Compte de fonctionnement</i>               |        |         |         |         |         |         |
| Amortissement - 20%                           |        | 16 600  | 33 200  | 50 000  | 50 000  |         |
| Prélèvement au préfinancement PDPM            |        | -16 600 | -33 200 | -50 000 | -50 000 |         |
| Total                                         |        | -       | -       | -       | -       |         |

## 5. Mécanisme de maîtrise des finances

En vertu de l'application de l'article 12 du règlement communal sur les finances, relatif au degré d'autofinancement, le montant du crédit net sera imputé dans l'enveloppe des investissements définie pour l'année 2025.

Le solde de l'enveloppe au moment de la rédaction du présent rapport est de Fr. 4'857'355.-. Compte tenu de ce crédit net de Fr. 250'000.-, et sous réserve d'autres investissements votés dans l'intervalle ou durant la même séance du Conseil général, le solde de l'enveloppe des investissements 2025 sera de Fr. 4'607'355.-.

## 6. Rayonnement et développement durable

C'est une véritable opportunité de moderniser nos espaces de vie et d'offrir un environnement harmonieux et accueillant pour toutes les générations de notre Ville. Le slogan de notre programme de législature 2024–2028, « Vivre et s'épanouir au Locle », prendra tout son sens à travers une vision globale de réorganisation urbaine respectueuse de l'identité de la Ville, de son patrimoine naturel et culturel, et de son développement territorial.

La participation des habitants et la réalisation d'une étude socio-économique permettront de mieux cerner les besoins réels et futur de la population — entre aspirations, vision et faisabilité.

Les thématiques de mobilité douce, de zones piétonnes, de transports publics et de stationnement seront abordées de manière concertée et cohérente, afin de concevoir une mobilité durable et fluide pour tous.

Enfin, une planification intégrée des mesures garantira une maîtrise des investissements, tout en favorisant les synergies et l'optimisation des coûts pour un développement harmonieux et durable du Locle.

## **7. Commission**

Ce projet a été soumis à la commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'environnement et de l'efficacité énergétique des bâtiments (ATUEE) lors de sa séance du 27 octobre 2025.

La commission a émis un préavis favorable sur le fond, tout en demandant l'ajout de compléments d'information, lesquels ont depuis été intégrés au rapport.

## **8. Conclusion**

Le projet de contournement de la N20 représente une opportunité majeure de revitalisation pour la Ville du Locle. Au-delà de l'amélioration de la mobilité, il s'agit d'un levier de transformation durable, capable de générer des retombées territoriales, sociales et économiques significatives.

La réussite de cette démarche repose sur la mise en place d'une gouvernance claire et structurée, ainsi que sur des outils d'analyse rigoureux, tels qu'une étude socio-économique approfondie. Cette méthodologie permettra d'assurer la cohérence, la transparence et la pérennité du projet à long terme.

Certains que vous admettez le bien-fondé de ce projet qui vous est soumis, nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à bien vouloir accepter le présent rapport et voter l'arrêté ci-après.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président,  
M. Berly

Le chancelier,  
P. Martinelli

## **ARRÊTÉ**

à l'appui d'une demande de crédit d'investissement de Fr. 250'000.- pour une étude exhaustive des mesures d'accompagnement N20

---

Le Conseil général de la Commune du Locle,  
Vu la loi sur les communes (LCo) du 21 décembre 1964,  
Vu le règlement communal sur les finances du 25 juin 2015, ainsi que l'arrêté de sanction du Conseil d'État du 26 août 2015,  
Vu le rapport du Conseil communal du 5 novembre 2025,

Arrête :

- Article premier.- Un crédit de Fr. 250'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour une étude exhaustive des mesures d'accompagnement N20.
- Art. 2.- Le montant figurant à l'article premier est déduit de l'enveloppe des investissements de l'année en cours.
- Art. 3.- La dépense sera portée au compte : 100990/52900.00.
- Art. 4.- Les modalités d'amortissement seront de 20 %.
- Art. 5.- Le Conseil communal est autorisé à se procurer le financement nécessaire du crédit.
- Art. 6.- Le Conseil communal est chargé de l'application du présent arrêté à l'expiration du délai référendaire.

Le Locle, le

AU NOM DU CONSEIL GÉNÉRAL

Le président,  
M. Rosselet

Le secrétaire,  
C. Tissot