

Express du 23 février 2016

L'ultime appel des pro-Mobilité



PAR PASCAL HOFER

CANTON DE NEUCHÂTEL - Que se passera-t-il si le projet est refusé par le peuple?

On imagine la scène. Les membres du Comité oui au projet Neuchâtel Mobilité 2030 tiennent séance pour voir s'il est possible de lancer un ultime appel au peuple. Un appel pour que les citoyens, lors de la votation de dimanche prochain, soutiennent le projet de façon massive, de surcroît avec un fort taux de participation.

Il faut dire que nous vivons une campagne particulière: impossible, pour le comité du oui, de présenter des contre-arguments au comité du non, puisque ce dernier n'existe pas. Quelques rares personnes, à titre individuel, ont pris position contre le projet, soit publiquement (notre édition du 11 février), soit sous la forme de commentaires sur notre site Arcinfo. Et si l'UDC, l'automne dernier, a émis des réserves au sujet des taux d'intérêts qui seront appliqués en 2019 (préfinancement par l'Etat de Neuchâtel de la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds), elle soutient le projet. Même son nouveau président, Yvan Perrin, farouche opposant au Transrun, a déclaré «voter oui à deux mains».

Résultat: comme l'indique le comité dans un communiqué diffusé hier, «le projet est soutenu à l'unanimité par les partis politiques, les groupes d'intérêts économiques, syndicaux, touristiques et liés à la mobilité, mais également par les aînés, les étudiants et des Parlements de jeunes». Alors que faire d'autre – que ce qui a déjà été fait – pour que le projet soit massivement accepté? Sans oublier le taux de participation, qui s'élève actuellement à 26%, un chiffre «réjouissant mais pas suffisant».

Le comité pro-Mobilité 2030 a pensé à un dessin. Il a demandé à Vincent L'Épée, dessinateur de presse (il croque l'actualité dans nos titres le samedi), «d'illustrer de manière humoristique, un brin satyrique, les conséquences d'un non au projet». Ce dessin, qui est reproduit ci-contre, sera diffusé sur les réseaux sociaux. Il a pour objectif

«de sensibiliser la population aux enjeux et à l'importance de cette votation». Les conséquences du non au projet? C'est l'angle de combat retenu par le comité dans son ultime communiqué: «Après avoir mis en évidence l'intérêt et les qualités du projet, nous souhaitons rappeler les conséquences qui pourraient découler d'un refus ou d'une acceptation insuffisante.»

Selon le comité présidé par les parlementaires fédéraux Raphaël Comte (PLR) et Jacques-André Maire (PS), un refus du peuple reviendrait à «renoncer implicitement à des investissements massifs de la Confédération». En chiffres: si tout se déroule comme espéré, il y en a pour un total de 2,3 milliards de francs. Soit 1,1 milliard pour le RER (dont 900 millions pour la liaison ferroviaire directe) et 1,2 milliard pour la route H20, qui relie le Col-des-Roches à Neuchâtel (contournements des deux villes des Montagnes et assainissement des tunnels sous la Vue-des-Alpes).

Des contributions à fonds perdus?

Tout cela fait énormément d'argent. Ce n'est pas tous les jours que l'Etat de Neuchâtel compte en milliards de francs. Mais le comité rappelle qu'en cas de refus, le coût de l'assainissement des installations ferroviaires serait lui aussi conséquent: environ 500 millions de francs, «en renonçant à des améliorations des prestations en la matière dans le canton pour de longues années».

Argent toujours: les contribuables neuchâtelois participeront obligatoirement à l'alimentation des fonds fédéraux Forta (routes) et Faif (rail), cela à hauteur de 10 millions par année. Mais en cas de non à Mobilité 2030, ils ne verront plus cet argent, puisque «ces fonds serviront exclusivement à financer les projets ferroviaires et routiers d'autres cantons suisses». Plus généralement, selon le comité, un refus correspondrait à «un nouvel affaiblissement du positionnement de notre canton sur le plan fédéral en vue de futurs investissements fédéraux sur territoire neuchâtelois».

Argent, suite et fin: toujours en cas de non, le risque sera plus grand que la route H20 ne soit pas intégrée dans le réseau des routes nationales. Si tel est le cas, «les frais d'entretien et de sécurisation des tunnels de la Vue-des-Alpes resteront à la charge du canton». Cela représente des montants estimés à environ 200 millions de francs, qui ne pourront donc pas être investis dans d'autres domaines.

Enfin, le Comité oui à Neuchâtel Mobilité 2030 signale qu'en cas de refus, les travaux nécessaires pour assainir l'actuelle ligne de train déboucheront sur «la fermeture de la ligne pour une période estimée à 24 mois». Autrement dit, pendant deux ans, seule la route relierait le haut et le bas du canton.