

Élaboration du plan directeur des transports – partie Transport souterrain de marchandises (SUG) - Consultation dans le cadre de la collaboration selon art. 18 OAT

Monsieur le directeur,

La demande de consultation de l'OFT, du 5 avril 2019, concernant l'élaboration du plan sectoriel souterrain de marchandises (LTSM) et le rapport s'y rapportant nous sont bien parvenus et nous vous en remercions. Vous trouverez ci-dessous la prise de position du canton de Neuchâtel.

La consultation sur le SUG est lancée en parallèle de celle lancée par le DETEC concernant la loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (LTSM). Nous renvoyons aux positions détaillées du canton sur ce deuxième objet lié.

Le gouvernement neuchâtelois soutient le projet sur le fond, de même que la volonté de la Confédération de poser les bases de la planification à travers un plan sectoriel, complété par des conditions-cadres au plan juridique, dans la perspective de la construction et l'exploitation d'installations de transport souterrain de marchandises. Ce type d'installation offre des opportunités et avantages concurrentiels importants par rapport aux enjeux auxquels la Suisse sera confrontée dans le futur, notamment sous l'angle de la mobilité, de la protection de l'environnement et de l'utilisation optimale du sol (en surface et en sous-sol), dans un contexte de croissance soutenue du trafic ferroviaire et routier d'ici 2040-2050.

Le dossier a été mis en consultation auprès des services cantonaux concernés. Le préavis du canton est favorable, assorti des remarques suivantes :

- Il est difficile de prévoir avec exactitude l'évolution du transport de marchandises. Le système CST est pensé comme un circuit fermé alors que la majorité des marchandises sont importées depuis l'étranger. La manière dont ce projet s'insère dans la chaîne logistique globale mériterait d'être approfondie. Une réflexion qui prenne en compte la réalité de la globalisation, et de ce fait les flux de marchandises, nous semble nécessaire.
- Le projet en consultation a été conçu en priorité pour appuyer le projet de premier tronçon du réseau CST sur lesquels les cantons AG, BE, SO et ZH ont travaillé intensément. Il est nécessaire qu'à terme le tracé du cargo souterrain inclue également le Pied du Jura. En l'état, en territoire neuchâtelois, le réseau du projet Cargo Sous Terrain ne déploiera ses effets sur les transports que de façon très indirecte.
- Considérant le niveau auquel les réflexions sont menées, il est très difficile pour les autres cantons de se prononcer de manière claire et précise. Sur le principe, l'idée d'un délestage des infrastructures de surface en assurant des transports en souterrain semble séduisante. Il s'agira de ne pas sous-estimer les impacts des points d'entrée et de sortie de ces nouvelles infrastructures, puisqu'il faudra bien qu'un transfert modal intervienne à chaque extrémité du processus. Cependant, le principe d'une coordination avec les cantons semble clairement posé, ce qui devrait permettre d'éviter toute mauvaise surprise à cet égard.

- Concernant la coordination avec les autres politiques publiques, le plan sectoriel indique que les intérêts de protection de la nature, du paysage, des eaux, des terres cultivables, de l'archéologie, de la population et de l'habitat humain doivent être pris en compte à un stade précoce lors de la conservation et de la construction d'installation, ce que nous le saluons. Le projet doit permettre de prendre en charge l'évolution des besoins de mobilité, y compris dans le domaine du transport de marchandise, mais également les enjeux de l'accueil de la croissance, du développement vers l'intérieur et de la qualité urbaine pris en charge à travers l'aménagement du territoire.
- Finalement, s'agissant d'une troisième planification sectorielle, elle semble opportune, puisque visant un domaine non-touché par celle qui concerne les infrastructures ferroviaires (de surface), et encore moins au sujet du domaine des infrastructures routières.
- Concernant la forme et le contenu de l'instrument, notamment le contenu liant (tramé bleu dans le document), le texte nous semble parfois contradictoire. En effet, il est mentionné en page 16/53 que les emplacements des installations d'entreposage et de transbordement doivent toujours être définis dans une zone industrielle et/ou commerciale existante. Cette posture, à l'échelle d'un PS, semble dogmatique. Nous notons également qu'il y a beaucoup de texte contraignant sur la manière dont il faut traiter les SDA. A se demander si nous sommes dans le bon plan sectoriel. Pour être plus cohérent, il nous semblerait plus opportun de renvoyer au PS SDA, d'autant que celui-ci est en cours de révision, ainsi qu'à la LAT et l'OAT pour le traitement de l'impact sur les SDA. Cela s'applique à notre sens également pour les milieux protégés, etc. En synthèse, il semble que le document va relativement loin dans les détails pour un plan sectoriel, notamment sur les éléments de projets. Un PS devrait se contenter de poser les conditions-cadre, identifier les éléments à coordonner et les procédures y relatives, formulées sous forme de mandat aux autorités concernées.

En vous remerciant de l'attention portée à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, nos meilleures salutations.

Neuchâtel, le 8 juillet 2019

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND