

28 mars 2006

06.125

**Interpellation du groupe radical****Tunnel de Serrières, suite...**

Lors de sa séance du 8 mars 2006, le Conseil d'Etat a décidé de reporter sa décision à fin 2007, mettant en avant les possibilités qui seront offertes par le fonds fédéral d'infrastructure pour le trafic d'agglomération et qui a été voté par le parlement fédéral lors de la dernière session. La discussion concernant l'application de cette loi aura lieu en 2008. On peut d'ores et déjà imaginer qu'il sera convoité par beaucoup de régions suisses. Par ailleurs aucun projet neuchâtelois n'a été retenu, pas même le TRANSRUN.

En ne réalisant pas immédiatement le tunnel de Serrières, le Conseil d'Etat peut-il nous renseigner:

- Alors que Philip Morris International (PMI) continue d'investir à Serrières, développe ses outils de recherche et de production, crée des emplois et de la richesse pour le canton, les infrastructures routières à proximité sont de plus en plus précaires et inadaptées à la croissance de cette société. Quels sont les projets du Conseil d'Etat pour permettre le développement de ce secteur dans les meilleures conditions?
- La sécurité routière de ce secteur n'est pas assurée. Comment pense-t-il assainir tout un secteur urbain afin qu'il réponde aux exigences légales et assurer la sécurité par une séparation du trafic mixte?
- La route actuelle soumet plusieurs centaines de riverains à un niveau sonore dépassant largement les limites d'émissions prescrites par l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit. Le nouveau tunnel supprime cette nuisance. En renonçant à la construction du tunnel, comment le Conseil d'Etat envisage-t-il de résoudre ce problème, sachant que la pose de parois antibruit efficaces de la taille requise est matériellement impossible?
- Sachant que les TN transportent environ 10.000 personnes par jour sur cette ligne, comment entend-il favoriser le transport modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics et permettre le doublement de la ligne du Littoral dans ce secteur?
- Alors que les crédits sont d'ores et déjà réservés à l'Office fédéral des routes (OFROU), est-ce que le fonds fédéral remplacera aux mêmes conditions le financement d'un tunnel?
- Actuellement, la moitié du trafic serait formé de pendulaire. A l'ouverture complète du tronçon A 5, Yverdon-Soleure, la part du transit va notablement augmenter. Comment entend-il, à terme, absorber ce trafic?

Le groupe radical continue d'être très inquiet des choix effectués pour le développement du canton de Neuchâtel sur le plan de son accessibilité, de son économie, de son environnement. Dès lors, nous remercions par avance le Conseil d'Etat pour ses réponses.

*Signataires:* Ph. Haeberli et J.-B. Wälti.