

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 10 janvier 2022)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de décret portant octroi d'un crédit cadre d'engagement quadriennal de 34'185'200 francs pour l'aménagement, l'assainissement du bruit routier, l'intégration de la mobilité douce et l'entretien constructif des routes cantonales***La commission parlementaire Mobilité,*

composée de M^{mes} et MM. Nicolas Ruedin, président, Julien Gressot, vice-président, Martial Robert-Nicoud, Ludovic Kuntzer, Corinne Schaffner, Johanna Lott Fischer, Marc Fatton, Stéphanie Skartsounis, Anne-Françoise Loup, Laurent Duding, Fabienne Robert-Nicoud, Quentin Geiser et Aël Kistler ;

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil :***Commentaire de la commission**

La commission s'est réunie lors de deux séances afin de parcourir l'ensemble du rapport qui nous est soumis. Cette demande de crédit quadriennal est proposée lors de chaque début de législature et permet d'assurer l'entretien des routes cantonales et l'assainissement du bruit routier, tout en intégrant la mobilité douce.

Dans les précédentes législatures, le crédit était dédié uniquement à l'entretien constructif des routes. Depuis cette année, il s'est transformé en une demande de crédit d'entretien durable, qui prend également en compte l'assainissement du bruit ainsi que la mobilité douce. Pour mémoire, le canton s'est doté d'une loi sur la mobilité douce adoptée par le Grand Conseil en 2017. Cette dernière couvre le périmètre de la mobilité cycliste et piétonne.

Le rapport du Conseil d'État indique que dans notre canton, nous avons une valeur à neuf de notre patrimoine routier estimée à 832'000'000 francs pour un total de 375 kilomètres de route. Le nombre de kilomètres a été réduit de 16% par le transfert de la H20 dans le réseau des routes nationales ainsi que par la diminution du réseau routier cantonal suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les routes et voies publiques (LRVP). En se basant sur les normes permettant de définir les moyens financiers nécessaires pour maintenir la valeur de ce patrimoine, et en suivant une approche essentiellement théorique, il faudrait investir annuellement entre 1,8 à 2,6% du patrimoine pour son pur entretien. On se situerait donc entre 15 et 21,6 millions de francs par année. Ici, le Conseil d'État propose un budget de 6,2 millions de francs, plus 1,5 millions de francs pour la mobilité douce, soit au total 7,7 millions de francs par an. En matière d'entretien routier, le crédit est ainsi de 35% inférieur au crédit adopté pour la période 2018-2021 et de 50% supérieur pour la mobilité douce. De l'avis du Conseil d'État, on peut donc parler de minimum vital pour ce qui est de l'entretien routier.

Sous un angle politique, le montant sollicité par le présent décret est pertinent car d'autres travaux sont menés sur un certain nombre de tronçons qui ne font pas partie de ce crédit, par exemple la H10, la RC1310 entre Les Ponts-de-Martel et La Sagne ou encore les

réaménagements des tronçons Bregot – Prise Imer et Montmollin – Les Grattes. Cette liste n'est pas exhaustive. Les investissements susmentionnés représentent à eux seuls plusieurs millions de francs. Dans l'ensemble, le Conseil d'État estime que l'État arrivera à maintenir la valeur de notre patrimoine, mais les crédits engagés ne peuvent pas continuer à diminuer ces prochaines années si l'on souhaite continuer à disposer de routes satisfaisant tous les utilisateurs (transports publics, voitures, vélos).

L'ensemble des coûts a été calculé sur la base d'un nombre important de critères afin de planifier et prioriser les travaux à effectuer. Ces critères sont notamment la détermination de l'état du réseau routier selon des indices de dégradation, l'évolution du trafic ainsi que la comparaison de l'état des routes entre 2016 et 2020. Questionné, le département a également indiqué prendre en compte des critères tels que la densité du trafic, l'utilisation future de la route, la volonté stratégique, la réorganisation et l'optimisation des tracés, ainsi que l'anticipation du trafic en termes de quantité et de poids. L'ensemble de ces données sont ensuite modélisées dans un système informatique permettant de proposer une utilisation rationnelle et efficiente du financement.

En parallèle, les discussions avec les autres partenaires tels que les communes ou les gestionnaires parapublics de la télécommunication, de l'énergie et des eaux dont les infrastructures prennent place dans les routes, sont très importantes pour la planification des travaux, le but étant d'éviter d'ouvrir deux fois les routes. Par exemple, pour la RC5, les communes de Neuchâtel, d'Hauterive et de Saint-Blaise vont pouvoir profiter des travaux de réaménagement du tronçon allant de Monruz à Saint-Blaise pour remettre à jour les réseaux souterrains, dont la mise en séparatif des eaux, mais aussi pour sécuriser la mobilité douce et favoriser les transports publics. Ces discussions influencent clairement la planification des travaux et la priorisation en fonction des budgets des communes. Pour illustrer la difficulté d'anticiper et de planifier les différents chantiers, la commission a été informée durant ses travaux qu'un chantier important prévu du côté de Peseux devait être décalé dans le temps (report d'une année au minimum) suite à l'annonce au canton de la décision d'installer le chauffage à distance (CAD) sur une partie du tronçon concerné.

Lors de nos travaux, l'aspect mobilité douce ainsi que le report modal ont été des sujets qui ont retenu toute notre attention. Ces thématiques, de même que la difficulté d'avoir la vision d'ensemble des charges liées aux infrastructures routières et de mobilité au sens large, ont été discutées suite à l'intervention de plusieurs groupes politiques. Lors du débat d'entrée en matière, la commission a, au surplus, débattu du manque d'informations sur la vision figurant dans le rapport 22.001, en regard notamment de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030 soutenue largement par la population neuchâteloise lors de la votation de février 2016 sur proposition du Conseil d'État en 2015, puis du Grand Conseil. Un amendement des groupes socialiste, VertPOP et Vert'Libéral a été déposé, visant à exiger un rapport présentant l'ensemble des travaux menés au niveau des infrastructures routières et de mobilité douce au milieu de chaque période quadriennale, de même qu'un monitoring comprenant entre autres l'atteinte des objectifs stratégiques dans une vision à moyen/long terme, notamment le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Après discussion et compte tenu non seulement de l'engagement du Conseil d'État d'établir un état des lieux annuel sur les crédits et la réalisation des travaux routiers à destination de la commission Mobilité, mais également du dépôt de la motion figurant ci-après, les signataires ont accepté de retirer cet amendement. Ce retrait a aussi été motivé par le fait qu'exiger un rapport de suivi prenant en compte l'ensemble des crédits concernant la mobilité n'aurait pas permis de respecter le principe d'unité de la matière du décret. En clair, la portée du décret ne peut pas couvrir un périmètre plus large que les investissements dédiés aux chantiers compris dans les 34 millions de francs sollicités dans le cadre du rapport 22.001. Enfin, la commission propose unanimement d'amender le décret afin de mettre en lumière une meilleure vue sur l'utilisation des crédits routiers.

Nous pouvons encore rappeler que sur les 34'185'200 francs, 7'500'000 francs sont destinés à l'assainissement du bruit 5'500'000 francs sont affectés à la mobilité douce. Nous prévoyons donc une part financière importante pour réaliser des projets

d'aménagements cyclables ou de pose de revêtements silencieux. Nous pouvons citer quelques exemples concrets déjà réalisés, soit :

- H10 trottoir mixte et piste cyclable à Travers
- RC5 bandes cyclable en traversé de Bevaix
- RC172 trottoir mixte à Neuchâtel
- Bandes cyclables et trottoirs mixte à Hauterive, entre Brena et Peseux, entre Les Hauts-Geneveys et le col de la Vue des Alpes ou encore dans la traversée de Chézard-Saint-Martin.

Dans ce crédit, les projets proposés sont les suivants :

- RC5 entre Saint-Blaise et Cornaux : piste cyclo-pédestre
- Chemin des Rencontres à La Chaux-de-Fonds : trottoir mixte
- Traversée du village de Fontainemelon : trottoir mixte et bandes cyclables
- RC5 entre Neuchâtel et Saint-Blaise : piste cyclo-pédestre
- RC1310 entre La Sagne et Les Ponts-de-Martel : piste cyclo-pédestre
- Grand-Pont de La Chaux-de-Fonds : piste et bande cyclable.

Le cadastre du bruit routier fait encore ressortir un besoin d'assainissement pour les tronçons suivants :

Priorité 1 :

- H10 : Neuchâtel, Peseux et Corcelles
- RC170 : Le Locle
- H18 et RC168 : La Chaux-de-Fonds
- RC5 : Neuchâtel (en cours).

Il y a encore un certain nombre de tronçons à assainir en priorité 2 et en priorité 3. La qualité des revêtements en place et les charges de trafic évoluant en permanence, la liste énoncée n'est ni figée ni exhaustive.

C'est à travers ces différents points que le Conseiller d'État en charge du dossier montre que les projets de mobilité douce sont réels et mis en pratique dans nos régions. La commission insiste sur le fait que nous devons continuer à aller dans ce sens et à faire en sorte que l'ensemble de ces bandes cyclables ou trottoir mixte prévoient, dans une vision globale de notre canton, des liaisons cohérentes entre les différents villages, comme prévu par le Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC), ce qui permet de motiver les communes à avancer sur le sujet afin d'avoir une unité sur tout notre territoire.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

Sans opposition, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret, puis de le modifier selon ses propositions ci-après :

Projet de décret et amendements

Projet de décret du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)
<p>Article premier Un crédit cadre d'engagement de 34'185'200 francs est accordé au Conseil d'État pour financer et assurer l'aménagement et l'entretien durables des routes cantonales, comprenant également l'assainissement du bruit routier et les investissements nécessaires à la poursuite de l'aménagement des infrastructures de mobilité douce.</p>	<p>Amendement de la commission Article premier ¹Un crédit cadre d'engagement <u>quadriennal</u> de 34'185'200 francs est accordé au Conseil d'État pour financer et assurer l'aménagement et l'entretien durables des routes cantonales, comprenant également l'assainissement du bruit routier et les investissements nécessaires à la poursuite de l'aménagement des infrastructures de mobilité douce. ²<u>Ce crédit d'engagement s'intègre aux objectifs de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030 notamment sous l'angle de la complémentarité des modes de transport et du report modal visé. Ce crédit concrétise également les buts arrêtés par la loi sur la mobilité douce et présentés dans le Plan directeur cantonal. Enfin il tient compte des visions stratégiques voulues par la Confédération.</u> Accepté à l'unanimité</p>
<p>Art. 6 Le détail d'exécution de ces travaux est confié au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion financière du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des travaux, sur les dépenses engagées et sur leur financement.</p>	<p>Amendement de la commission Article 6, alinéa 2 (nouveau) ²<u>En sus, un rapport présentant l'ensemble des travaux menés au niveau des infrastructures routières et de mobilité douce est adressé au Grand Conseil en fin de la période quadriennale.</u> Accepté à l'unanimité</p>

Vote final

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret amendé selon ses propositions.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

Sans opposition, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Motion déposée (cf. annexe)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter la motion 22.154, Suivi des objectifs de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030.

Neuchâtel, le 10 avril 2022

Au nom de la commission Mobilité :

Le président,
N. RUEDIN

Le rapporteur,
L. KUNTZER

10 avril 2022

22.154
ad 22.001

Motion de la commission Mobilité

Suivi des objectifs de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030

Contenu

En février 2016, plus de 84% de la population neuchâteloise approuvait la stratégie Mobilité 2030 du Conseil d'État. Si sa concrétisation apparaît au gré des divers rapports qui remontent au Grand Conseil, le Conseil d'État est prié d'établir un monitoring quadriennal quant aux parts modales des 4 piliers de la stratégie.

Développement

Pour l'heure, en ce qui concerne la stratégie Mobilité 2030, l'évaluation des objectifs apparaît de manière épisodique et fractionnée dans les différents rapports soumis au Grand Conseil, tel celui portant sur l'Entretien durable des routes cantonales 2022-2025. Un rapport quadriennal concernant les parts modales des 4 piliers qu'elle comporte n'a jamais été présenté au Grand Conseil.

Nous demandons qu'un rapport de suivi de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030 soit établi tous les 4 ans. Le premier rapport sera transmis avant la fin de l'année 2024.

Premier signataire : Nicolas Ruedin, président de la commission Mobilité