



**Rapport de la commission des pétitions et des grâces  
au Grand Conseil**

en réponse

**à la pétition « Pour un moratoire sur la construction  
d'infrastructures routières »**

(Du 6 novembre 2023)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

## **1. INTRODUCTION**

Lors de sa séance du 15 juin 2023, la commission des pétitions et des grâces, soutenue dans ses travaux par M<sup>me</sup> Katia Jacot, assistante parlementaire, a examiné la pétition « Pour un moratoire sur la construction d'infrastructures routières », en présence du chef du Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), du chef du service des ponts et chaussées (SPCH) et d'une juriste du service juridique de l'État (SJEN).

### **Composition de la commission**

Présidence : M. Boris Keller  
Vice-présidence : M<sup>me</sup> Stéphanie Skartsounis  
Rapporteuse : M<sup>me</sup> Josiane Jemmely  
Membres : M<sup>me</sup> Claudine Geiser  
M<sup>me</sup> Sarah Curty  
M. Hugo Clémence  
M. François Perret  
M. Olivier Beroud  
M<sup>me</sup> Manon Freitag

## **2. PÉTITION**

Le 24 janvier 2023, un « *groupe de citoyennes et citoyens soucieux de notre avenir commun* » a déposé la pétition suivante :

### **Pour un moratoire sur la construction d'infrastructures routières**

*Le plan climat du Conseil d'État, amendé par le Grand Conseil, est en dehors de toutes réalités liées aux défis à venir du réchauffement climatique, de notre approvisionnement énergétique, de la préservation de la biodiversité et des inégalités sociales qui y sont liées.*

*Notamment, les mesures liées à la mobilité sont quasi inexistantes. Or, le canton continue de dépenser des millions (largement plus que les mesures du plan climat !) en investissements et entretiens constructifs pour le trafic routier alors qu'aucune*

*projection et objectif des charges de trafic à court et moyen terme ne sont fixés permettant un dimensionnement de telles infrastructures.*

*Toute la politique cantonale est encore basée sur une croissance dite naturelle du trafic (+1,5% par an au moins jusqu'en 2035 selon le rapport « H18 »), totalement en inadéquation avec les objectifs climatiques même les moins volontaristes.*

*Les soussignés demandent aux autorités de fixer sans délai des projections de trafic pour les années à venir en adéquation avec les objectifs climatiques fixés dans la loi sur l'énergie et de redimensionner les infrastructures prévues en conséquence. En attendant de telles données, ils demandent que soit décrété sans délai un moratoire sur les travaux de nouveaux aménagements et tronçons routiers dans le canton afin de permettre de redimensionner les projets.*

*Il est intéressant de noter que le canton de Genève s'est fixé l'objectif d'une réduction du trafic motorisé de 40% d'ici 2030 et s'est doté d'un [plan climat](#) soutenu par des investissements de 600 millions par année, soit 1'200 francs par an et par habitant, là où le canton de Neuchâtel finance son plan climat à hauteur de 21 francs par année et par habitant.*

La pétition est munie de douze signatures manuscrites. Elle a été transmise à la commission des pétitions et des grâces par le bureau du Grand Conseil, par décision du 9 février 2023.

### **3. TRAITEMENT DE LA PÉTITION PAR LA COMMISSION**

#### **3.1. Audition d'une délégation des pétitionnaires**

Lors de sa séance, la commission a auditionné trois représentants des pétitionnaires : MM. Laurent Debrot, Sébastien Frochaux et Henri Vuilliminet.

Il en ressort que les auteurs de la pétition ne sont pas complètement satisfaits de l'issue des discussions relatives au plan climat neuchâtelois. Ils constatent que, depuis qu'il a été adopté, le canton n'a entrepris aucune démarche particulière en matière d'infrastructures routières et d'objectifs en termes de charge de trafic pour les décennies à venir. Or, selon eux, la bonne gouvernance voudrait que les ingénieurs dimensionnant les infrastructures routières disposent d'objectifs chiffrés quant à l'utilisation future de celles-ci. À leur connaissance, seul le site de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) mentionne des perspectives en la matière. Le géoportail fédéral indique certes une augmentation du trafic ferroviaire de 77% entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, mais aussi une diminution du trafic ferroviaire de 12% aux Ponts-de-Martel et de 2% au Val-de-Travers. Parallèlement, le trafic routier diminue de 13% au Val-de-Travers, mais augmente de 17% dans les tunnels de La Vue-des-Alpes et de 13% au Crêt-du-Loche. La réaction des pétitionnaires repose en grande partie sur le fait que le rapport relatif au contournement Est de La Chaux-de-Fonds par la H18 prévoit 1,5% d'augmentation naturelle du trafic par an.

Les pétitionnaires estiment que ces chiffres ne sont pas en adéquation avec les objectifs climatiques du canton et qu'il est de la responsabilité du Conseil d'État de faire passer un message clair à la population afin de la préparer et de l'inciter à une réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Or, aujourd'hui, rien n'est entrepris dans ce sens. De plus, ils n'observent aucune amélioration au niveau de l'offre des transports publics dans le canton depuis 2016.

Ils citent, en exemple, le plan climat genevois, qui prévoit neuf fiches détaillées, dont trois portent sur la fluidification du trafic et font état d'objectifs chiffrés pour 2030 et 2050, ainsi qu'une motion largement acceptée en Ville de Neuchâtel demandant une réduction du trafic individuel motorisé de 5% par année et la fixation d'indicateurs chiffrés.

En résumé, les auteurs de la pétition demandent que les autorités cantonales fixent des objectifs chiffrés – notamment pour ce qui concerne la réduction du trafic individuel motorisé – et se donnent les moyens de les atteindre. En attendant, ils proposent la mise en place d'un moratoire sur la construction de nouvelles infrastructures routières cantonales.

### **3.2. Position du Conseil d'État**

En procédant à l'évaluation des nouveaux aménagements prévus, le chef du DDTE observe que ce sont essentiellement le contournement H18 et quelques projets d'élargissement de la chaussée pour la mobilité douce, en particulier pour la réalisation de bandes et pistes cyclables, qui sont concernés. S'agissant de la H18, il rappelle que le Grand Conseil a largement soutenu ce projet et que le peuple l'a plébiscité à hauteur de 77% des votes.

En outre, il relève que la référence au plan climat cantonal genevois n'est pas appropriée. Il rappelle que le canton de Genève a tout intégré dans le montant annuel de 600 millions de francs d'investissements en faveur du climat, y compris des éléments déjà existants tels que la facture annuelle des transports publics ou le Programme Bâtiments. Le plan climat neuchâtelois (55 millions de francs sur cinq ans), quant à lui, n'intègre que les montants nécessaires pour la mise en œuvre des nouvelles mesures, en sus des 47 millions de francs de subventions annuelles aux transports publics (100 millions de francs annuels si l'on compte les soutiens communaux et fédéraux) et des 10 millions de francs annuels pour le Programme Bâtiments. Cela sans compter les investissements en faveur de la mobilité douce, la modernisation du matériel roulant des transports publics et la ligne directe, projet majeur pour doper la part modale des transports publics, qui représenteront un investissement de quelque 2 milliards de francs (y compris le financement de la Confédération) en quinze ans. En totalisant l'ensemble, on atteint facilement un montant de 200 millions de francs annuels consacrés à l'effort climatique neuchâtelois. En rapportant cela au nombre d'habitants, les chiffres s'approchent de ceux du canton de Genève.

Les routes sont indispensables au fonctionnement de la société (transports publics, trafic poids lourds, services d'intervention, approvisionnement, etc.). Leur redimensionnement n'est pas lié à la charge de trafic, mais bien à l'intégration de voies de mobilité douce, à la sécurisation des différent-e-s usager-ère-s et à la création d'infrastructures de transports publics permettant le transfert modal. De plus, dans la mesure où elles seront nécessaires, elles doivent être maintenues en bon état, sans quoi les coûts de réfection augmenteront et incomberont, *in fine*, aux générations futures.

À l'exception de la H18, il n'est envisagé la construction d'aucune autre nouvelle infrastructure routière dans le canton. Tous les travaux qui sont planifiés visent à entretenir le patrimoine et/ou à favoriser la mobilité douce.

Concernant les objectifs, ils sont connus et clairement inscrits dans la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030, dans le cadre de la politique d'agglomération et dans le plan climat. Il est rappelé qu'un doublement de la part modale des transports publics à l'horizon 2035-2040 est visé. Pour que la transition se fasse, il faut néanmoins que l'offre de mobilité douce et de transports publics soit à la hauteur. C'est dans ce but que les investissements sont réalisés.

Aux yeux du gouvernement, il est important de concrétiser les différents projets favorisant le transfert modal (construction de gares, ligne directe). Une réouverture du dossier du plan climat, à ce stade, mettrait un sérieux coup de frein à sa mise en œuvre.

Au regard de tous ces éléments, le Conseil d'État invite la commission à ne pas donner suite à ce texte.

### **3.3. Débat et position de la commission**

À l'instar du Conseil d'État, la commission estime qu'il n'est pas cohérent de remettre en question le projet de contournement Est de La Chaux-de-Fonds (H18), qui a été soutenu par le Grand Conseil et qui a été accepté à une très large majorité lors de la votation populaire du 28 novembre 2021.

Si la commission ne soutient donc pas l'idée d'instaurer un moratoire sur la construction d'infrastructures routières, une partie de ses membres s'accordent à dire que les préoccupations exprimées par le biais de la pétition sont légitimes. Le Conseil d'État devrait manifester davantage de volontarisme et veiller à délivrer un message plus clair à la population, notamment en matière de réduction du transport individuel motorisé.

## **4. CONCLUSION**

Par 5 voix et 2 abstentions, la commission propose au Grand Conseil de ne pas donner suite à la pétition.

À l'unanimité, la commission a adopté le présent rapport en date du 6 novembre 2023.

### **Préavis sur le traitement du rapport (art. 272ss OGC)**

Par 3 voix contre 3 et 1 abstention, par la voix prépondérante de son président, la commission propose au bureau du Grand Conseil que cet objet soit traité par le Grand Conseil en débat restreint.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 6 novembre 2023

Au nom de la commission  
des pétitions et des grâces :

*Le président,*  
B. KELLER

*La rapporteure,*  
J. JEMMELY