

Consultation portant sur le projet «Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2020-2023, grands projets à réaliser sur le réseau des routes nationales et étape d'aménagement 2019 des routes nationales avec le crédit d'engagement correspondant »

Mesdames, Messieurs,

Nous accusons réception de votre courrier du 17 janvier 2018 ouvrant la consultation auprès des cantons pour l'objet cité en titre, et nous vous en remercions.

Nous saluons et approuvons ce projet qui prévoit l'intégration du contournement du Locle (H20) à l'étape d'aménagement 2019, et l'intégration du contournement de La Chaux-de-Fonds (H20) dans la planification 2030. Nous relevons que ces décisions se justifient dans la mesure où les deux projets sont cohérents avec les enjeux d'urbanisation, ont été coordonnés avec le Projet d'agglomération et ont fait l'objet d'un soutien parlementaire et populaire dans le cadre du projet FORTA.

En revanche, la limitation des moyens financiers attribués à l'entretien et à l'exploitation des tronçons NAR (pt. 2.1) ne nous semble pas justifiée. À cet égard, nous nous demandons sur quelles bases l'enveloppe globale de 194 millions de francs a bien pu être déterminée. La définition de ce montant visait uniquement à déterminer de combien l'attribution financière dédiée à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales devait être augmentée pour prendre en compte l'ensemble du réseau des routes nationales dès 2020. Il n'est dès lors pas acceptable de considérer que seul ledit montant est disponible pour assurer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des tronçons NAR, puisque ceux-ci font dès 2020 pleinement partie du réseau des routes nationales.

Quant à la définition des états cibles mentionnés au pt. 1.5.2, compte tenu de l'utilisation économique des moyens que doit pratiquer toute collectivité publique, elle nous semble ambitieuse et risque de se traduire par des coûts très importants. L'intention de consacrer 1,2% de la valeur de remplacement des routes nationales – établie à 81,32 milliards de francs – pour éviter un vieillissement généralisé semble quelque peu excessive par rapport au 0,8 à 1% consacré jusqu'ici, qui n'a eu pour conséquence qu'un très faible vieillissement se traduisant dans l'absolu par des indices d'état encore tout à fait acceptables.

Les standards à maintenir ne sont évidemment pas les mêmes que pour les routes cantonales, mais nous nous demandons s'il ne s'agirait pas de revoir les indices cibles à la baisse pour diminuer les coûts d'entretien du réseau.

En matière de ressources humaines, il nous semble évident et cohérent que l'ensemble de cette planification intégrant les conséquences du NAR se traduise par un besoin en personnel supplémentaire. Le besoin évalué à 60 postes pour l'ensemble de la Suisse représente un minimum pour assumer les nouvelles tâches de l'OFROU.

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Dans la mesure où la pérennité des routes nationales, tant au niveau de leur état que de leur fonctionnalité, sachant qu'un trafic perturbé sur ces infrastructures a des répercussions sur les transports publics et la mobilité douce, nous soutenons les principes du mécanisme mis en place et nous approuvons le projet.

2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Il nous semble que tous les volets pertinents à traiter dans un tel rapport ont été pris en compte.

Plafond de dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales sur la période 2020-2023

3. Les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2020-2023 sont-elles claires ?

Si les explications concernant la fixation du plafond de dépenses pour les RN sur la période 2020-2023 s'avèrent relativement claires, les moyens mis à disposition pour l'exploitation des tronçons NAR (augmentation des dépenses de 10% pour un accroissement du réseau d'environ 20%), et plus encore pour leur entretien (augmentation des dépenses de 7%), nous semblent nettement insuffisants au vu des caractéristiques et spécificités que présentent ces routes (altitude, dangers naturels, vétusté, non-conformité aux normes et aux standards OFROU).

Si ce choix persiste, et dans la mesure où la priorité sera donnée à l'exploitation, les moyens restants pour l'entretien, respectivement l'aménagement, s'en verront réduits d'autant. L'entretien et l'aménagement devant nécessairement porter sur la sécurisation des tunnels, l'adaptation des systèmes d'évacuation des eaux, la protection contre les dangers naturels et contre le bruit, la limitation des moyens mis à disposition retardera les projets d'assainissement et d'aménagement (galerie de fuite ou autre variante) dont les tunnels sous La Vue-des-Alpes ont particulièrement besoin.

L'enveloppe financière retenue étant valable pour la période 2020-2023, nous peinons à comprendre la raison pour laquelle l'entretien, l'exploitation et l'aménagement des tronçons NAR ne sont pas englobés dans les coûts de l'ensemble des routes nationales, puisqu'ils en feront pleinement partie dès 2020. En d'autres termes, la différenciation faite entre le réseau actuel des routes nationales et les tronçons NAR qui y seront intégrés dès 2020 ne nous semble pas justifiée.

Grands projets

4. Que pensez-vous des critères servant à définir les grands projets ?

Nous nous interrogeons sur la nécessité de cette définition, qui ne semble finalement servir qu'à rendre la consultation des chambres obligatoire. S'agissant nécessairement de projets imputables aux investissements, la seule définition d'un seuil de compétence financière ne serait-elle pas suffisante ?

Par ailleurs, l'utilisation du terme « grand projet » risque de créer une confusion avec la notion de projets selon l'art. 8, al. 2 LAT. Dans le rapport explicatif, sous 2.2.1 Définition, les grands projets sont définis comme des aménagements au sens d'adaptations qui n'accroissent pas les capacités, mais qui nécessitent une décision politique de principe en raison de leurs dimensions et/ou de leurs conséquences (type d'infrastructure, montant des coûts, importance politique), alors que la notion de projet au sens de l'art. 8 al. 2 LAT s'applique à des projets qui ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement.

5. Acceptez-vous que le deuxième tube du tunnel routier du Gothard soit classé parmi les grands projets ?

En 2016, la population neuchâteloise et le Conseil d'État ont soutenu la construction de cet ouvrage indispensable pour garantir la sécurité des usagers et relier le Tessin au reste de la Suisse. Si la définition de « grand projet » doit être maintenue, il est évident que le projet du Gothard doit y figurer.

Programme de développement stratégique des routes nationales

6. Approuvez-vous la perspective à long terme établie pour le réseau des routes nationales. Dans la négative, que faudrait-il modifier ?

Dans la mesure où la « perspective » mentionnée correspond bien à la « vision » exposée dans le rapport, le Conseil d'État l'approuve. Il nous semble que les points les plus importants ont bien été pris en compte.

7. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Dans la vision à long terme (figure 7) des routes nationales, devraient non seulement figurer l'accroissement de capacité mais également l'achèvement du réseau des routes nationales en regard des objectifs généraux listés sous la figure. Cette remarque est valable au moins sur 3 points : la liaison améliorée des agglomérations urbaines moyennes, la liaison des régions périphériques toujours garantie et les liaisons fonctionnelles au réseau international à grand débit. La situation transfrontalière de notre canton semble mal reconnue.

8. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans les étapes d'aménagement ?

Il nous semble que les projets d'extension les plus importants ont été pris en compte.

Autres remarques

9. Quelles autres remarques relatives au projet mis en consultation souhaitez-vous formuler ?

La coordination entre PRODES, les étapes de financement, le plan sectoriel des transports et les plans directeurs cantonaux restent perfectibles. L'articulation entre ces différents instruments et procédures n'est pas des plus claires.

Quant à la fiche d'objet A8-13 Neuchâtel, le contournement du Locle devrait plutôt être représenté par une flèche passant au nord-ouest de la ville, pour éviter toute confusion au niveau du positionnement réel dudit contournement.

Globalement, le projet de rapport préparé par le DETEC est intéressant et très complet.

Nous vous remercions de nous avoir consulté, ainsi que de l'attention portée à ces lignes, et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Neuchâtel, le 23 avril 2018

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND