

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027 et aux planifications et adaptations réglementaires qui y sont liées

Madame la conseillère fédérale,

Nous avons bien reçu la consultation relative aux éléments stratégiques mentionnés sous rubrique et vous remercions de nous avoir consulté à cet égard.

Le canton de Neuchâtel n'étant pas le plus concerné, dans la mesure où les besoins de notre région ont fort heureusement déjà été pris en compte dans le cadre du Nouvel Arrêté sur le Réseau (NAR) entré en vigueur au 1^{er} janvier 2020, nous ne formulerons pas de remarques de fond sur les éléments de planification autres que financiers, à l'exception de quelques sujets qui nous semblent importants.

Actuellement, la liaison N20-N5 en direction de Lausanne n'apparaît nulle part dans les projets de l'horizon de réalisation 2040, ni même ultérieurement. Or, la charge de trafic transitant à travers l'agglomération du Littoral neuchâtelois, faute de liaison autoroutière, est importante et dommageable du point de vue des impacts qu'elle génère, tant au niveau de la sécurité routière que sous l'angle de la pollution atmosphérique et de bruit routier. Le projet d'une nouvelle liaison répondrait en tout point aux critères cités en page 35 du rapport qui déterminent les conditions à remplir pour en envisager l'inscription dans PRODES. Dès lors, nous demandons qu'une liaison soit étudiée qui permettrait de drainer le trafic autoroutier hors de la ville de Neuchâtel entre l'extrémité sud des Gorges du Seyon et Serrières ou Auvernier/Colombier.

Par ailleurs, nous relevons que, selon ce qui figure aux pages 12 et 76 du rapport, le tronçon de la route nationale N20 entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est considéré comme un goulet d'étranglement de degré III, soit le plus sévère, analyse que nous rejoignons dans la mesure où le dépassement de la capacité est effectif et les perturbations sont importantes, en particulier dans la jonction de Vauseyon et, naturellement, dans les traversées du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Il apparaît également que les besoins financiers annuels pour l'exploitation des routes nationales entre 2024 et 2027, selon les chiffres figurant en page 24 du rapport, ont diminué par rapport à la période 2020-2023 (page 22), sans qu'il soit possible d'en comprendre la raison.

En tout état de cause, il ne nous semble pas raisonnable de prévoir une diminution de ces moyens alors que l'entretien et l'exploitation de toute infrastructure routière est synonyme de bon fonctionnement pour ses usagers et de maîtrise des processus de dégradation, tant pour les chaussées que pour les ouvrages.

Dans ce sens, entre Ins et Löwenberg, il faut signaler que la chaussée est passablement déformée et dans un état dégradé. Nous demandons que sa réfection figure en première priorité dans les projets d'entretien à court terme.

Concernant les questions de financement, nous souhaitons encore mentionner le besoin impératif de disposer de normes pertinentes et adaptées à la réalité en matière de conception,

d'aménagement et de construction des routes. Il s'avère qu'aujourd'hui, la VSS est bien en peine de définir une ligne stratégique et la production de normes fondées sur l'expérience des principaux utilisateurs que sont l'OFROU et les cantons. Il s'agirait donc de prévoir un montant annuel spécifiquement dédié au financement de la normalisation, de manière à ce que la maîtrise des besoins en la matière et d'adéquation à la pratique puisse être garantie. La législation fédérale (art. 86 al. 3 let. f de la Constitution fédérale et art. 37 LUMin) indique d'ailleurs déjà que « la recherche liée à la circulation routière » est financée par la Confédération. Dans la mesure où il s'agit de l'outil de travail de base pour la gestion de l'ensemble des étapes de vie d'une route, il apparaît fondé de le financer par ce biais.

Nous ne voudrions pas terminer cette prise de position sans relever que les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds figurent comme attendu en bonne place dans les projets définitivement approuvés, avec une planification à 2021, respectivement 2030 pour leur réalisation. Nous sommes très satisfaits de constater que l'OFROU s'est véritablement approprié ces projets et mène activement leur planification et réalisation.

Nous vous sommes encore une fois gré de nous avoir consulté et surtout de tenir compte de nos apports, et vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 27 avril 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND