

Le Temps du 20 janvier 2016



«Si nous voulons gagner à Berne, il faut un soutien massif à Neuchâtel»

Le 28 février, les Neuchâtelois sont appelés à ratifier un programme d'investissement pour le rail, la route et la mobilité douce. Sa concrétisation dépend des contributions fédérales. Analyse avec les parlementaires fédéraux Raphaël Comte et Jacques-André Maire

Serge Jubin

Les projets de mobilité font chou blanc à Neuchâtel. Le 23 septembre 2012, à 50,3% (418 voix d'écart), le Transrun qui devait relier par le rail, sous terre et en 14 minutes, Neuchâtel à La Chaux-de-Fonds, était refusé. Le 22 novembre 2013, comme tous les autres cantons, Neuchâtel rejetait à 50,6% (757 voix d'écart) l'augmentation à 100 francs du prix de la vignette, qui devait pourtant financer les contournements autoroutiers du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Le 28 février prochain, ces mêmes Neuchâtelois ont appelé à ratifier un vaste programme de mobilité coûtant près de 2,5 milliards de francs, dont 2 milliards à obtenir des fonds fédéraux, pour réaliser un RER comprenant la fameuse ligne directe et souterraine Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, les

évitements routiers des villes des Montagnes, d'autres aménagements routiers et ferroviaires, ainsi qu'un volet lié à la mobilité douce.

Pas d'opposant déclaré

Le paquet approuvé sans opposition par le Grand Conseil ne rencontre aucune opposition déclarée. Malgré cela, un comité de soutien au programme «mobilité 2030» a été constitué autour des parlementaires fédéraux Raphaël Comte (PLR, actuel président du Conseil des Etats) et Jacques-André Maire (PS, conseiller national), choisis parce qu'ils sont membres des commissions des transports du parlement fédéral.

À quoi sert un comité de soutien, lorsqu'il n'y a pas d'opposant déclaré?

Jacques-André Maire: Nous craignons qu'une population silencieuse n'en pense pas moins, croyant qu'on revient avec le Transrun. Nous devons appuyer le Conseil d'Etat et le Grand Conseil, unanimes, pour transmettre le message d'un concept, nouveau, rassembleur et qui concerne l'ensemble des Neuchâtelois.

Est-ce au président du Conseil des Etats de faire campagne pour un objet cantonal?

Raphaël Comte: Je suis ici comme conseiller aux Etats du canton de Neuchâtel, pour montrer que toute la députation neuchâteloise à Berne soutient ce bon projet, ce d'autant que nous devons ensuite le défendre auprès des instances fédérales. Le financement fédéral est indispensable. Sans lui, il n'y a plus de projet.

Les adversaires du Transrun dans le comité de soutien

N'aurait-il pas été préférable de confier la présidence de votre comité au conseiller national Raymond Clottu, qui était opposé au Transrun en 2012?

J.-A. M.: Ce qui a motivé le choix de notre coprésidence, c'est le fait que nous sommes membres de la commission des transports du Conseil national et du Conseil des Etats. C'est sur nous que va reposer l'essentiel de la défense du projet neuchâtelois, dans sa phase d'approbation fédérale. Je note avec une grande satisfaction que les opposants au Transrun sont dans le comité de soutien, avec le député Bernard Schumacher ou le conseiller national Philippe Bauer. C'est la preuve que le projet s'est amélioré et tient compte de leurs critiques.

Parler de nouveau projet, n'est-ce pas un abus de langage? Son cœur reste la ligne ferroviaire souterraine à construire en Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds...

R. C.: Nous avons, cette fois réellement, un RER, avec d'autres investissements, comme le prolongement de la ligne entre Corcelles et Bôle

qui facilitera l'accès au Val-de-Travers. Le programme prend aussi en compte la mobilité individuelle et la mobilité douce. On est passé d'un projet sectoriel à une vision globale de la mobilité.

J.-A. M.: Une autre amélioration concerne le Val-de-Ruz. Le projet prévoit une ligne entièrement en sous-sol, sans sacrifier des terres agricoles comme avec le Transrun.

Illusions?

Ne vendez-vous pas une illusion, en demandant aux Neuchâtelois de soutenir un projet, alors que le dernier mot reviendra aux autorités fédérales?

R. C.: Le financement des projets importants de mobilité est partagé entre la Confédération et les cantons, donc on ne peut pas décider seul. Neuchâtel pourrait prendre une décision souveraine et renoncer aux fonds fédéraux. Ce serait de l'orgueil mal placé, car Neuchâtel participe aussi à leur approvisionnement.

Les refus des projets de mobilité de 2012 et 2013 sont-ils des boulets rédhibitoires?

R. C.: Rien n'est rédhibitoire. La votation du 28 février est là pour tourner la page. À propos du vote sur la vignette, Neuchâtel est le canton où le non est le plus faible. Les projets en concurrence avec les nôtres sont en plus mauvaise posture puisque le «non» à la vignette augmentée était plus élevé dans les autres cantons. Nous avons ici un nouveau projet, les fonds fédéraux sont eux aussi nouveaux. C'est une nouvelle histoire qui s'écrit.

Comment les parlementaires fédéraux neuchâtelois s'y prendront pour obtenir des majorités?

R.C.: Le processus s'opérera en plusieurs étapes. La première, très importante, c'est le message du Conseil fédéral, dans lequel doit figurer le programme neuchâtelois. Il n'est jamais évident de faire du rétropédalage pour un projet pas retenu par le Conseil fédéral.

J.-A. M.: La deuxième étape, c'est le passage du paquet en commissions parlementaires des transports, où nous siégeons. Nous aurons un espace privilégié pour convaincre que Neuchâtel, canton industriel et exportateur, en a urgemment besoin. Jusqu'ici, les fonds fédéraux ont surtout bénéficié aux autres régions, le tour de Neuchâtel est venu.

R. C.: Si des attaques sont portées aux projets neuchâtelois, nous aurons besoin de trouver des alliés. Le travail en commission sera de ce point de vue décisif. Nous pouvons déjà compter sur l'appui des gouvernements des cantons de Suisse occidentale, qui ont reconnu que nos projets sont de première priorité.

Risque de devoir choisir?

Et s'il fallait, parce que vous demandez deux fois un milliard, devoir choisir entre le projet ferroviaire et les projets routiers...

J.-A. M.: Les logiques et les fonds sont différents. Il faut savoir que nous devons adapter la sécurité sur la ligne ferroviaire actuelle, avec des travaux coûtant, sans la moindre amélioration pour l'utilisateur, 430 millions. Avec l'évitement de Chambrelieu qui ne procurerait un gain que 4 à 5 minutes, on arrive aux 900 millions de la nouvelle ligne. Pour la route, il faut être un jour à 7 heures ou 17 heures au Locle pour constater que le trafic y est bien plus conséquent qu'au Gothard.

R. C.: A Berne, le timing des deux dossiers sera différent. Cela doit éviter le choix politique auquel vous faites allusion. Le fonds ferroviaire est sous toit, alors qu'il faut encore constituer le fonds routier Forta. Si les deux fonds étaient liés, ce serait effectivement délicat. Il ne sera pas possible, ici, de jouer les projets les uns contre les autres.

Dans un canton de Neuchâtel où on se dispute beaucoup, un probable vote favorable et clair le 28 février renforcera-t-il l'unité cantonale?

R. C.: Le dossier de la mobilité n'est pas l'œuf de Colomb qui résoudra, d'un coup de baguette magique, tous les problèmes du canton. Il ne faut pas tout mélanger. Mais l'absence de soutien massif à la mobilité ne manquerait pas d'inquiéter en vue des autres dossiers moins consensuels.

J.-A. M.: Le projet de mobilité est un geste envers toutes les régions. Favoriser la mobilité interne constituera un facilitateur pour faire avancer d'autres dossiers souvent bloqués.