



24.010 - Rapport CE sur la liaison cyclable Val-de-Ruz — Neuchâtel

Intervention de Mathias Gautschi au nom du groupe socialiste

Le groupe socialiste remercie les auteur-es de ce rapport fouillé. Si le Conseil d'État n'était pas enthousiaste à l'idée de cette étude, il faut lui reconnaître conscience professionnelle et exhaustivité.

De même, nous accepterons sans aucun enthousiasme le classement de notre postulat 17.129. Malgré ses qualités, ce rapport — qui laissait espérer une solution novatrice — est assez décevant du point de vue de ses conclusions : solution quasi cosmétique contre dépenses somptuaires. Tout le reste étant bloqué pour des raisons diverses.

Comme pour le tronçon comparable de Péry-Reuchenette à Bienne, l'itinéraire cyclable emprunte et empruntera donc encore le tracé parfois dangereux, souvent exposé, des routes cantonales. Comme dans le canton de Berne, seule une bande cyclable pourra être mise à disposition.

- Certes, la question n'est pas simple ; il s'agit de choisir entre :
 - L'élargissement d'une route déjà sinueuse et située en terrain escarpé.
 - Le passage en site propre de la piste cyclable.
 - Le goudronnage d'une portion de chemin forestier.
- Des options qui semblent aujourd'hui difficiles à réaliser (mais pas insurmontables) notamment pour des questions règlementaires.

En définitive, la direction à suivre pour le groupe socialiste, reste le développement d'un réseau performant de mobilité douce. Malgré les difficultés évoquées dans le rapport, la fermeture de la voie montante (extérieure) des gorges du Seyon pour passer le trafic motorisé en tunnel (bidirectionnel, voire doublé) serait un vrai progrès en matière de sécurité et un vrai changement dans la manière de planifier la mobilité. Ceci tout en réutilisant l'existant plutôt que de construire à grands frais une passerelle supplémentaire qui occulterait encore plus le Seyon sur la longueur des Gorges.

Notre groupe est divisé, mais une partie soutiendra donc le postulat qui vise à étudier la variante moitié piste cyclable, moitié trafic motorisé sur ce tracé.

D'une part, nous nous permettons de nous questionner sur les ordres de grandeur : si à l'avenir, l'objectif d'un réseau performant de mobilité douce obtenait la même priorité que le réseau routier, que représenteraient les fameux 15 millions sur 3 ans, comparés aux dépenses consenties pour le trafic motorisé ?

D'autre part, se pose-t-on vraiment la question du report modal potentiel quand on examine l'opportunité d'un nouveau tunnel routier à côté d'un ouvrage destiné aux transports publics ou à la mobilité douce ?

Nous l'espérons : affaire à suivre !

Pour le groupe socialiste,
Mathias Gautschi