

Courriel de Monsieur Roelli (Président ANIC) adressé à la CNCI

Objet : Réunion annuelle des représentants des professions libérales du 2 décembre dernier à la Chambre du Commerce et de l'Industrie.

Le 6 décembre 04,

à Messieurs Bürki, président et MM. Hiltpold et Bernouilli, directeurs de la CNCI.

copie aux associations de la construction à Neuchâtel.

Messieurs,

Je me réfère à la séance citée en titre et vous remercie de votre aimable accueil. L'échange de vue entre les représentants des professions libérales est toujours riche d'enseignement et révèle aussi l'état de santé contrasté des divers secteurs de notre économie cantonale.

Je vous sais aussi gré de nous avoir communiqué le sentiment de vos membres industriels, qui ont une opinion en demi-teinte du secteur neuchâtelois de la construction.

Je me permets de résumer ci-dessous vos propos:

1. La position des représentants de la construction NE est ambiguë. D'une part, cette branche peut reprocher à l'Etat les déficits des comptes publics, et d'autre part, les entreprises sont demandeuses du lancement de nouveaux projets d'équipement, qui grèvent encore davantage les budgets.
2. La réalisation du tunnel A5 de Serrières n'est pas jugée prioritaire par la CNCI.
3. La promotion du projet de liaison ferroviaire rapide Neuchâtel -Chaux-de-Fonds n'est pas agréée par la CNCI, ce moyen de transport ne prouvant pas son efficacité vis à vis de la route, et étant en outre soutenu par des milieux politiques traditionnellement hostiles aux intérêts de l'industrie privée.

Je vous apporte ci-après mon point de vue, pour compléter notre constructif échange verbal:

Point 1.

Ne confondons pas le budget annuel de fonctionnement de l'Etat (1'635 millions) avec le budget d'investissement (environ 70 millions). Si le fonctionnement nous freine, il est par contre indéniable que l'investissement offre d'abord des places de travail et ensuite des infrastructures utiles.

Il est clair que les ingénieurs civils demandent à l'Etat de réduire ses dépenses de fonctionnement, mais soutiennent par contre l'investissement public, source importante d'alimentation du secteur de la construction.

Dans ce registre, l'ANIC s'élève par exemple contre le renforcement constant du Service des Ponts et Chaussées, qui occupe à lui seul le tiers des employés de l'ingénierie civile dans notre canton.

Point 2.

Le projet a passé la mise à l'enquête publique, les oppositions sont levées, et la Confédération a approuvé les travaux.

Les droits sur les carburants, la vignette autoroutière et les centimes additionnels sur l'essence ont rapporté en 2002 5'057 millions de CHF à la Confédération.(chiffres OFROU). La construction et l'entretien des routes nationales a requis 2'118 millions, et les routes

principales, 208 millions. Le compte routier est donc largement bénéficiaire, si on y ajoute encore la RPLP et les taxes cantonales sur les véhicules (environ 2'500 millions suppl.). Le canton de Neuchâtel alimente la caisse fédérale à hauteur de 130 millions par année, pour la régle sur les carburants.

Le tunnel A5 de 1 km à Serrières, d'un coût de 150 millions, permettra de préserver des nuisances notoire une population de plus de 800 riverains actuellement exposés à des dépassements notoires des seuils d'immission de l'OPB et de l'OPAIR.

Le trafic sur cet axe, actuellement de 25'000 vhc/jour, montera en 2015 à 45'000 vhc/jour, à l'ouverture complète de la N5 Yverdon Soleure. De plus, la séparation du trafic local d'avec le trafic autoroutier est légalement à réaliser sur ce tronçon.

La construction de ce tronçon est donc techniquement justifiée, si nous considérons que la même autoroute a été mise à couvert sur 6 km dans la campagne soleuroise, uniquement pour raison environnementale.

Le projet est financé à 91% par les routes nationales, la part cantonale s'élevant à 13.5 millions à payer sur 6 ans. Cette part cantonale représente donc 0.14% du budget de l'Etat pour la même période. Il est ainsi démontré que ce projet ne va pas obérer l'équilibre financier de Neuchâtel.

S'opposer au projet n'amènera aucune économie, mais seulement l'affectation des fonds de construction à d'autres cantons demandeurs.

Le projet donnera du travail pour 100 à 150 personnes durant 5 à 6 ans, effet que ne sauraient refuser les acteurs économiques neuchâtelois.

Point 3.

Le financement de "Rail 2000" 2ème étape et du trafic d'agglomération sera assuré aussi par les droits sur les carburants, à hauteur de 11.8 milliards en 20 ans.

Le projet de RER Neuchâtel La Chaux-de-Fonds entre dans les critères de financement énoncés.

Le projet offre l'occasion de raccorder efficacement les industries neuchâteloises des Montagnes au réseau ferroviaire national et international.

Des voies de communication performantes dynamiseraient l'attractivité économique neuchâteloise.

L'effet "S-Bahn" s'est fait ressentir très positivement à Zürich, déchargeant aussi le réseau routier d'une part de son trafic pendulaire privé. Les régions bâloises, lémaniques, Berne et Lucerne créent présentement un réseau RER et déposent des demandes de crédit à cet effet.

Une directissime souterraine permettrait de drainer 25% du trafic pendulaire entre le Littoral et les Montagnes, et repousserait à plus tard la saturation de l'axe routier de la Vue des Alpes. Avec 11'000 passagers/jours sur un nouveau tracé court à l'abri des intempéries, la nouvelle liaison serait rentable à brefs délais.

Cette liaison desservirait "au porte à porte" la zone industrielle en cours d'aménagement entre la Chaux-de-Fonds et le Locle.

Les retombées sur l'économie neuchâteloise de la construction seraient importantes et permettraient de continuer l'effort d'équipement, après la fin des travaux routiers.

Tout en vous remerciant d'avoir prêté attention à ces lignes, notre association reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Compliments,

P. Roelli

Président de l'Association neuchâteloise des ingénieurs civils (ANIC).