

28 mars 2021, 22h39

21.157

Interpellation François Perret

Piquets à neige en plastique, le mauvais exemple

Nos autorités désirent inciter la population à réduire l'utilisation du plastique, et que font-elles ?

Elles décident de remplacer les piquets à neige en bois par des jalons en plastique, qui ornent durant tout l'hiver le bord de nos routes.

Est-ce bien cohérent ?

Développement

Par différentes mesures, nous désirons inciter la population à limiter la consommation de produits en plastique et à favoriser l'utilisation de produits durables et locaux, par exemple en supprimant la vaisselle jetable dans les manifestations.

Or, pendant ce temps, que font nos autorités ? Elles décident de remplacer les piquets à neige en bois par des jalons synthétiques, qui ornent durant tout l'hiver le bord de nos routes.

On veut supprimer les pailles en plastique et on en plante des géantes le long des routes.

Ce sujet a déjà été traité le 3 décembre 2019 suite à la question Damien Humbert-Droz 19.343, mais la réponse se basait uniquement sur le coût d'achat des piquets et ne tenait pas compte de leur durée de vie, ni de leur impact environnemental.

Comment peut-on vouloir inciter la population à réduire la consommation de plastique pendant que l'on remplace nos bons vieux piquets en bois par du plastique ?

Suite aux grosses chutes de neige de cet hiver, nous avons constaté que beaucoup de ces piquets étaient couchés dans la neige et ne remplissaient ainsi plus leur fonction de délimitation du bord de la route.

Qu'en pensent les personnes concernées du service des ponts et chaussées ?

Signataire : F. Perret.

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 3 juin 2021

Comme évoqué dans l'interpellation 21.157 du 28 mars 2021, ce sujet a déjà été traité oralement le 3 décembre 2019 en réponse à la question 19.343 de M. Humbert-Droz. La réponse donnée par le Conseil d'État englobait largement les questions financières et les économies qui découlaient du choix discuté. La présente réponse du Conseil d'État se concentrera donc davantage sur les autres aspects à prendre en compte.

Durant l'hiver 2020-2021 que nous venons de vivre, et qui est représentatif d'un « vrai » hiver, le taux de renouvellement des jalons en plastique se situe entre 7 et 10%, ce qui représente un volume de plastique recyclable d'environ 2 m³ à traiter. Le plastique usagé est repris par le fournisseur, qui s'occupe de le recycler.

Cette consommation de jalons est inférieure de 40 à 50% à celle des piquets en bois qui, de par la nature du matériau, n'avaient pas de faculté de déformation. Au lieu de plier et de se redresser, ils se cassaient sous les pressions du déneigement et sous la charge de neige repoussée par les engins. La durée de vie des jalons en plastique est de 7 à 10 ans selon les régions où ils sont mis en place, alors que la durée de vie moyenne d'un piquet en bois était de l'ordre de cinq ans.

Il faut souligner que les piquets à neige en bois étaient considérés comme des déchets à incinérer lorsqu'ils arrivaient en fin de vie. Car afin d'obtenir une surface réfléchissante dans leur partie supérieure, ces piquets étaient traités à l'aide d'une peinture résistant aux intempéries, en partie recouverte d'une bande plastique réfléchissante, ce qui obligeait à l'incinération industrielle. De plus, dans les zones de montagne, les pointes des jalons devant rester un certain temps en contact avec la neige étaient traitées à l'arbézol pour éviter une fragilisation des piquets et une consommation trop importante.

Dans un autre domaine, l'utilisation de véhicules a pu être divisée par deux lors de la pose et de la dépose des piquets à neige en plastique par rapport à ce qui prévalait lors de l'utilisation de piquets

en bois. Cette réduction découle plus particulièrement de la performance de la machine de pose et dépose des jalons, qui permet ainsi un gain de temps substantiel pour ces opérations.

De plus, de par la qualité réfléchissante supérieure des jalons en plastique et le meilleur guidage des chauffeurs lors des opérations de déneigement, une diminution de l'ordre de 15% du nombre de jalons a pu être mise en œuvre en espaçant plus les jalons le long des axes routiers parcourant le territoire de la division d'entretien II (Val-de-Travers), qui les utilise depuis trois hivers.

Précisons encore que les piquets à neige mis en place le long des routes n'ont pas comme fonction première de délimiter le bord de route pour les usagères et usagers, ce sont les balises blanches et noires qui ont cette fonction. Les jalons à neige sont des points de repère pour les chauffeurs des engins de déneigement. Une fois le mur de neige créé en bord de chaussée, leur utilité est moindre.

Globalement, le personnel d'exploitation est satisfait du changement opéré, mais au-delà du matériau, bois ou plastique, la mécanisation de la pose et de l'enlèvement des jalons est plus particulièrement appréciée par le fait que les travaux présentant des risques (planter et retirer les jalons) ne sont plus effectués « à bras » par le personnel. Avant ce changement de technique de travail, les piquets à neige étaient enfoncés dans le sol à la masse, par un cantonnier debout sur le pont d'un véhicule ou d'une remorque, ce qui, chaque année, était la cause d'un cumul de plusieurs jours d'arrêt accident. De plus, un risque lié à un accident routier existait pendant la pose/dépose des jalons (collision par l'arrière avec une ou deux personnes sur le pont d'une remorque), ce qui n'est jamais arrivé, mais qui se serait statistiquement nécessairement produit un jour au vu du nombre d'accidents de ce type en Suisse.

Le canton de Neuchâtel est loin d'être une exception en Suisse dans l'utilisation de piquets à neige en plastique. Nombre de cantons et communes ont trouvé dans l'utilisation de ce système un bon équilibre entre la protection du personnel d'exploitation, l'environnement et la gestion des deniers publics.

Finalement, le temps libéré par l'abandon de la fabrication des jalons en bois permet d'accomplir d'autres tâches nettement plus utiles à la population de notre canton.

C'est ainsi près de 1500 heures qui ont ainsi pu être allouées à d'autres tâches telles la lutte contre les plantes invasives, l'entretien différencié des talus routiers ou encore l'entretien raisonné des cours d'eau.