

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret
portant octroi d'un crédit complémentaire
de 6,3 millions de francs
pour la restauration et l'entretien
de trois tronçons routiers**

(Du 18 septembre 2002)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Lors de l'établissement de la 11^e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes, un choix sévère des objets retenus avait dû être réalisé laissant plus de 150 projets en attente, d'une part, et d'autres besoins, tels que le renouvellement de véhicules et machines nécessaires à l'entretien des routes, d'autre part.

Si l'entretien des routes manque de moyens depuis plusieurs années, les moyens de renouveler le parc de véhicules et machines des divisions d'entretien des ponts et chaussées ont également cruellement manqué, par le biais du budget de fonctionnement. Seul un crédit extraordinaire permettrait que le parc de véhicules et machines reste opérationnel, raison pour laquelle une demande de crédit de 6,9 millions de francs était initialement jointe au présent rapport. Cette demande a été acceptée par le Conseil d'Etat, mais un rapport à ce propos ne sera présenté au Grand Conseil que l'année prochaine, compte tenu des difficultés financières actuelles.

Parmi les tronçons de notre réseau routier, trois secteurs nécessitent des travaux d'entretien urgents, non réalisables par les moyens modestes du budget de fonctionnement.

Le report de la réalisation d'un évitement de Peseux requiert des mesures de sécurité qui ne peuvent être repoussées des années encore.

Ainsi, nous demandons les moyens de pouvoir réaliser :

- la reconstruction de la H 10 de Peseux à Vauseyon, dont l'état est plus que précaire, avec la construction d'un passage inférieur pour piétons, entre la place de la Fontaine et le Temple, et d'un giratoire à la hauteur de la rue du Château, à Peseux ;
- un revêtement bitumineux sur la H 20 dans les Gorges du Seyon ;
- un revêtement bitumineux sur la H 10 entre le bas de la Côte de Rosières et la Clusette.

1. INTRODUCTION

Généralités

Lors de l'établissement de la demande de crédit pour la 11^e étape de restauration et d'aménagement du réseau routier cantonal (rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil 00.034), nous avons mis en évidence le manque de moyens des budgets annuels de fonctionnement pour l'entretien courant du réseau routier cantonal (cf. page 6).

Cependant, au vu de l'importance du crédit sollicité alors, nous avons limité les demandes de gros entretien à 7,24 millions de francs. Le Grand Conseil a amendé le décret en exigeant que les 15% du crédit soient consacrés à l'entretien lourd, sans pour autant augmenter le crédit ou diminuer la liste des objets à réaliser.

Lors des débats au Grand Conseil, deux postulats ont également été acceptés :

00.149

2 octobre 2000

Postulat Jean-Sylvain Dubois et Dominique Gilbert Rossier Maintien de l'étude de la traversée de Peseux selon le projet de décret portant octroi d'un crédit de 72,5 millions de francs pour la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes.

Les soussignés estiment que c'est une priorité et demandent au Conseil d'Etat de poursuivre l'étude en vue de diminuer l'impact de la circulation dans le centre de Peseux.

Cosignataires: M. Schafroth, F. Meisterhans, G. Pavillon, P. Hainard, F. Rutti, O. Haussener, A. Gerber, M.-A. Crelier-Lecoultré, A. Laurent, P. Meystre, S. Mamie, J. Besancet, L. Amez-Droz, P.-A. Brand, R. Burkhard, M. Desaulles-Bovay, F. Droz, G. Santschi, M. Garin, F. Löffel, W. Haag, B. Matthey, J.-G. Béguin et J. Tschanz.

00.150

2 octobre 2000

Postulat du groupe radical**L'entretien : retard à... développement durable ?**

La nouvelle Constitution cantonale prévoit que, lorsqu'il accomplit ses tâches, l'Etat doit privilégier les intérêts des générations futures.

Ce principe n'est à l'évidence pas mis en pratique en ce qui concerne l'entretien du patrimoine routier. Dans le rapport relatif au crédit pour la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales, le Conseil d'Etat affirme, en effet, que l'entretien courant des chantiers, des ouvrages d'art et des équipements électromécaniques n'est pas garanti depuis de nombreuses années. Selon lui, la maintenance des routes cantonales est insuffisante et l'état général des ouvrages d'art est déficient.

C'est pourquoi nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier précisément non seulement la situation d'aujourd'hui, mais également ses conséquences sur l'avenir, avant tout en termes financier et de sécurité. Cette présentation sera accompagnée de scénarios quant aux mesures permettant d'améliorer la situation.

Signataires : D. Burkhalter, J.-B. Wälti, D. Cottier, P. Hainard, Ph. Haeberli, W. Willener, Ph. Wälti, W. Geiser, M. Schafroth, Y. Morel, G. Pavillon, F. Droz, D. G. Rossier, M. Garin, W. Haag, A. Gerber, F. Rutti, P. Meystre, J. Tschanz, P. Sandoz, F. Löffel et R. Debély.

Crédit complémentaire pour la restauration et l'entretien des routes

Une analyse complète de l'état du réseau routier cantonal et des besoins financiers pour la restauration et l'entretien des routes et des ouvrages d'art a été faite il y a deux ans et présentée dans le rapport précité concernant la onzième étape. Il n'est pas nécessaire de la rappeler ici.

Toutefois, l'état des chaussées de certains tronçons, qui étaient bien dégradés en 2000, a empiré, de sorte que les travaux de restauration sont devenus urgents. Pour limiter le montant du crédit complémentaire, seuls les travaux pour trois tronçons de routes principales sont proposés dans le programme de la présente demande.

Deux tronçons sont situés sur l'axe H 10 Val-de-Travers - Neuchâtel. Il s'agit de :

- Bas de Rosières - La Clusette : renouvellement de la couche de surface en tapis bitumineux ;
- Peseux - Neuchâtel (Vauseyon) : reconstruction de la voie nord et remise en état de la voie sud.

Du fait que l'évitement du centre de Peseux par un ouvrage souterrain n'est plus envisageable dans cette décennie, des mesures doivent être prises pour améliorer la sécurité des piétons et assurer une meilleure fluidité du trafic. Ainsi, il est proposé d'aménager un passage inférieur pour piétons (PIP) au carrefour de la place de la Fontaine - rue du Temple et un giratoire à la hauteur de la rue du Château.

Le troisième tronçon à remettre en état est celui des voies montantes à ciel ouvert de la H20 entre Neuchâtel et Valangin en attendant l'approbation du projet de piste cyclable et de reconstruction de la chaussée avec la correction du dévers.

2. ÉTAT D'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX DES ÉTAPES PRÉCÉDENTES

Neuvième étape

Tous les projets de cette étape, dont le crédit a été accordé en 1988, ont été réalisés sauf deux: la H 10 entre Fretereules et La Nantillière et la H 20 dans les Gorges du Seyon. En effet, pour ce dernier projet, les travaux de consolidation des blocs de rochers disloqués dans le versant seront entrepris en 2003 et le solde de crédit sera utilisé pour l'aménagement de la piste cyclable, dont le projet est en cours d'élaboration.

Dixième étape

Le programme-cadre de réalisation des projets de la 10^e étape, dont le crédit a été accordé en 1995, a été actualisé et donné dans le rapport du 23 août 2000 que nous vous avons présenté à l'appui de la demande de crédit de la 11^e étape. Les deux aménagements les plus importants ont encore pris du retard pour les raisons décrites ci-après.

H 10, évitement de Corcelles

Le projet a été mis à l'enquête publique du 19 octobre au 17 novembre 1998, et a soulevé seize oppositions, dont une d'un groupement composé d'environ 120 membres. Elle a été retirée au début 2001, après deux années d'efforts, pour convaincre le groupement de l'efficacité des mesures intégrées dans le projet afin de satisfaire les exigences de la loi sur la protection de l'environnement. Après le retrait de cette dernière opposition, il a été procédé à l'établissement de la décision finale d'approbation du projet, qui a été transmise à l'Office fédéral des routes (OFROU), accompagnée de la demande d'octroi de la contribution fédérale.

La limitation des crédits fédéraux pour les routes principales suisses a conduit à une situation de blocage de la part de l'OFROU quant au montant du coût des travaux à subventionner. En effet, malgré la justification d'une voie lente dans la tranchée couverte, à cause de la pente de la route de 7%,

l'OFROU a demandé de revoir le projet pour réduire le gabarit à deux voies dans la tranchée couverte, ce qui permet de réduire le coût du projet de 2,4 millions de francs sur un total de 75,5 millions de francs. Pour pouvoir démarrer les travaux en 2002, l'OFROU a approuvé, en juillet 2002, une première étape de réalisation comprenant l'extrémité ouest du projet avec giratoire sur la rue de la Chapelle. L'approbation du projet de l'évitement proprement dit est toujours en cours d'examen à l'OFROU.

H 20, Le Haut-du-Crêt - La Chaux-de-Fonds, 1^{re} étape

Les plans de la 1^{re} étape de l'évitement de La Chaux-de-Fonds de 2,3 km de longueur ont été mis à l'enquête publique du 17 novembre au 16 décembre 1999. Le rapport d'impact sur l'environnement a été mis à disposition du public lors de cette mise à l'enquête. Rappelons que l'avant-projet de l'ensemble de l'évitement de 5,6 km de longueur a été établi entre 1996 et 1997 et qu'il a servi de base pour l'enquête préliminaire d'impact sur l'environnement qui a été évaluée par les instances cantonales et fédérales concernées. Elles ont approuvé le principe du tracé dans son ensemble et donné leur accord pour l'élaboration du projet général de la 1^{re} étape.

Lors de la mise à l'enquête publique, dix oppositions ont été soulevées, dont deux par des associations. Des études complémentaires dans les domaines du trafic, du bruit et de la qualité de l'air, ont dû être réalisées en 2000 et 2001, pour démontrer et convaincre les opposants que les exigences de la loi sur la protection de l'environnement seront respectées grâce aux mesures envisagées dans le cadre de cet aménagement. Les dernières oppositions ont été retirées en mai 2002 et la décision finale d'approbation du projet a été mise en consultation du 13 juin au 12 juillet 2002. La demande d'octroi de la contribution fédérale a été transmise à l'OFROU le 17 juillet 2002. Cet office avait déjà reçu le rapport technique et les plans de l'aménagement le 21 mai 2002. Les lots des travaux routiers ont déjà été mis en soumission en avril 2001. Dès l'approbation du projet par l'OFROU, le chantier pourra commencer.

Onzième étape

Rappelons que le crédit de cette étape a été accordé en mars 2001. Les 90% du coût global des vingt-trois projets retenus, dont le montant est évalué à environ 171 millions de francs avant subvention, concernent les routes principales. Or, par lettre du 18 juillet 2002, l'OFROU informait le service des ponts et chaussées des moyens limités mis à disposition par la Confédération pour les routes principales suisses, soit 208 millions de francs pour 2003, dont 70% sont déjà engagés. Au vu de cette situation, seule l'extension du projet de la H 10 entre Brot-Dessous et Rochefort, au lieu-dit La Nantillière, a pu être entreprise en priorité avec l'accord de l'OFROU, pour des raisons de sécurité routière. Un rapport d'impact complémentaire a été réalisé et les plans du projet ont été mis à l'enquête publique au printemps 2001; il

n'y a pas eu d'opposition. L'approbation du rapport par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP) a pris du temps et c'est seulement à fin décembre 2001 qu'elle nous est parvenue. La décision finale d'approbation du projet a été mise en consultation publique entre le 17 janvier et le 15 février 2002. La contribution fédérale a été octroyée par l'OFROU en mai 2002. Les travaux ont commencé immédiatement, car toutes les démarches d'adjudication, dans le cadre de la procédure dite « ouverte » de la loi cantonale sur les marchés publics (LCMP), ont été effectuées en parallèle dès le printemps 2001. L'achèvement des travaux est prévu en été 2003.

Les études des autres aménagements des routes principales prévus dans le cadre de ce crédit sont en cours. En ce qui concerne la H 10 à Boveresse, la réalisation de l'aménagement de la présélection du côté est a commencé, après toutes les démarches liées à la mise à l'enquête publique, à l'acquisition des terrains et à la procédure d'adjudication.

Pour la H 20, l'étude de la piste cyclable dans les Gorges du Seyon est en cours.

Par ailleurs, les comptages de circulation pour la mise à jour des données de trafic et des modèles numériques ont été réalisés, permettant de poursuivre les études de l'évitement de La Chaux-de-Fonds, 2^e étape, ainsi que de la traversée de Peseux.

En ce qui concerne les autres projets, la situation peut être résumée comme suit:

- chemin pour piétons et cyclistes entre Marin et Wavre ainsi que l'itinéraire cyclable du Littoral réalisés avant l'ouverture d'Expo.02;
- RC 2325; La Chaux-du-Milieu, aménagement d'une piste pour piétons et cyclistes: mise à l'enquête publique du 26 novembre au 17 décembre 2001, début des travaux en mai 2002;
- RC 1310; La Corbatière - L'Abbaye, aménagement d'une nouvelle chaussée: mise à l'enquête publique du 28 février au 19 mars 2002, début des travaux en juin 2002;
- RC 1356, Bois-du-Pâquier à Cernier: travaux réalisés cette année;
- renouvellement des couches de surface et renforcement des chaussées: travaux réalisés selon le programme prévu dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil (rapport 00.034, figure 36 - BGC volume 166, tome I, page 1348).

Crédits complémentaires

Parallèlement aux crédits pour les étapes précitées, il a été nécessaire de solliciter d'autres crédits complémentaires, notamment pour l'assainissement du pont de Thielle (cf. rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil 98.007, du 17 décembre 1997), pour l'assainissement et l'aménagement des ouvrages

d'art des routes cantonales (cf. rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil 99.005, du 7 décembre 1998), pour la modification des équipements de ventilation et l'amélioration de la sécurité dans les tunnels de la Vue-des-Alpes (cf. rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil 00.012, du 9 février 2000). Tous les travaux prévus dans le cadre de ces crédits sont achevés.

Ce bref aperçu de l'état d'avancement des travaux des crédits d'investissements montre que les programmes prévus pour les routes principales accusent un retard important à cause des oppositions d'une part, et de la planification financière fédérale d'autre part, et que pour les autres routes, les aménagements peuvent être réalisés dans les délais si l'on a l'accord des propriétaires touchés et des autorités communales.

3. PROGRAMME DES TRAVAUX COMPLÉMENTAIRES

H 10, Bas de Rosières - La Clusette

Ce tronçon d'environ 2,8 km (figure 1) est en mauvais état notamment en ce qui concerne l'orniérage. La couche de surface entre le carrefour de Noiraigue et le tunnel de la Clusette a été posée en 1977, celle entre ce carrefour et le bas de Rosières en 1981. L'âge moyen de l'ensemble du revêtement est ainsi de vingt-cinq ans.

Dans le cadre du crédit de la 11^e étape, il a été possible de réaliser le renouvellement de la couche de surface entre le Crêt-de-l'Anneau et le bas de la Côte de Rosières.

Pour le tronçon suivant, jusqu'au tunnel de la Clusette, où le trafic est de 4700 véhicules par jour (TJM de 1999), il est urgent de renouveler la couche de surface afin d'éviter d'endommager la couche de support sous-jacente.

Le coût du renouvellement est de 900.000 francs sur la base des prix pratiqués en 2001.

H 10, Peseux - Neuchâtel (Vauseyon)

Ce tronçon d'une longueur d'environ 1,5 km (figure 2) est en très mauvais état dans la partie nord de la chaussée. En effet, la fondation de la partie sud de la chaussée, où les voies de tramway ont été enlevées dans les années 1977-1978, permet à la superstructure de mieux supporter la charge du trafic dont la valeur moyenne pour l'ensemble du tronçon est de 16.400 véhicules par jour (TJM de 1999).

Les travaux de restauration comportent la reconstruction de la chaussée nord et d'une partie de la chaussée sud, qui est également dégradée. Au vu de l'état des couches de support et de surface en tapis bitumineux, le projet prévoit une réfection complète de ces éléments qui seront dégrappés et renouvelés aussi bien sur la chaussée que sur les trottoirs. Du fait de la présence de nombreuses conduites de transports différents des services

industriels, un important travail de coordination devra être réalisé avant et pendant la réalisation.

Les étapes d'exécution tiendront compte de l'importance du trafic, du passage des bus TN et de La Poste, ainsi que de la réalisation des deux autres aménagements sur ce tronçon, décrits plus loin.

Le devis pour la restauration de ce tronçon est évalué, selon les prix 2002, à 5,6 millions de francs. Il ne tient pas compte des coûts des travaux de déplacement, de renforcement et de renouvellement des conduites et câbles des services industriels, ou de tiers qui sont à bien plaisir dans le domaine public cantonal. Ces frais sont à la charge des propriétaires.

S'agissant d'une reconstruction de la chaussée, les subventions fédérales escomptées au taux de 50% sont de 2,8 millions de francs. Rappelons que ce projet figurait au N° 121 dans la liste des projets non retenus du crédit de la 11^e étape.

Le coût élevé de cette restauration ne permet pas d'être couvert par le budget de fonctionnement. Par ailleurs, un évitement du centre du vieux Peseux par un tunnel n'est pas envisageable dans un avenir proche.

H 10, Passage inférieur pour piétons au carrefour de la place de la Fontaine à Peseux

Au centre de Peseux, le carrefour comprenant la route principale H 10 et les rues communales du Temple et du Lac, est le lieu de passage principal du flux des écoliers vers les collèges des Coteaux et des Guches situés respectivement au sud et au nord de la Grand-Rue (H 10). Avec son trafic de l'ordre de 16.000 véhicules/jour, et malgré la présence d'un passage pour piétons protégé par une installation de signalisation lumineuse, la H 10 constitue, à cet endroit, un danger pour le trafic piétonnier.

La réalisation du projet de la traversée de Peseux par la nouvelle H 10, dont le financement doit notamment bénéficier de la contribution fédérale, n'est pas envisageable à moyen terme au vu de la politique restrictive de la Confédération pratiquée actuellement dans le domaine des routes principales. Par conséquent, la construction d'un passage inférieur au carrefour précité apparaît comme une solution de transition acceptable pour assurer la sécurité des piétons et améliorer la fluidité du trafic sur la H 10 par l'enlèvement des actuels feux de signalisation (figure 3). Par ailleurs, deux mouvements de circulation seront supprimés après le réaménagement du carrefour, soit de la H 10, venant de l'ouest en direction de la rue du Temple, et depuis la rue du Lac, en direction de la Grand-Rue vers l'ouest.

L'accès au passage inférieur depuis la place de la Fontaine, située à l'extrémité nord de la rue du Lac, se fait par un escalier d'une largeur de 2,5 m avec un palier intermédiaire; l'ouvrage passe sous la H 10, en diagonale, et débouche à l'angle sud-est de la place devant le Temple de Peseux où deux escaliers de 2,5 m de largeur avec palier intermédiaire, sont prévus. L'accès

aux handicapés et aux poussettes d'enfants est assuré par un ascenseur situé à chaque extrémité de l'ouvrage, ce qui permet de supprimer de longues rampes et limiter les emprises.

Le passage prévu est un cadre en béton armé d'une longueur d'environ 23 m, d'une largeur de 3 m et hauteur de 2,4 m. Une installation de pompage pour l'évacuation des eaux ainsi que deux locaux techniques pour l'exploitation des ascenseurs sont prévus. Les bords de chaussées du carrefour seront adaptés au nouveau concept de circulation retenu.

Le coût pour les travaux, équipement, études et acquisitions de terrains est estimé à 2 millions de francs. Une subvention fédérale au taux de 50 % est escomptée. Son montant s'élève à 1 million de francs.

H 10, Carrefour-giratoire de la rue du Château, Peseux

Le carrefour de la place de la Fontaine, équipé d'une signalisation lumineuse, pose déjà des problèmes de circulation aux heures de pointe. Le carrefour situé à la hauteur de la rue du Château et de la rue des Uttins se trouve à peine à une distance d'environ 150 m et la circulation y est souvent bloquée aux heures de pointe.

Dans le cadre du crédit de la 11^e étape, une étude d'amélioration de la sécurité des usagers de la route et de la fluidité du trafic est en cours de réalisation, avec la collaboration de l'autorité communale. Elle conduira à une modification du plan de circulation. Par ailleurs, les projets de développement de Peseux dans le secteur rue du Château - rue des Uttins (figure 3) sont d'actualité et comportent l'implantation d'un centre commercial.

Dans ce contexte, il est opportun de réaliser en parallèle avec les deux projets précités, l'aménagement d'un giratoire au carrefour H 10 - rue du Château - rue des Uttins (figure 3). La géométrie de ce carrefour, par le fait qu'il est emprunté par les transports publics TN, conduit à proposer un giratoire d'environ 30 m de diamètre. Le coût de l'aménagement, qui touche un immeuble privé, est devisé aux prix 2002 à 2,8 millions de francs. Il sera supporté par trois partenaires: le canton, la commune et les centres commerciaux. Une subvention fédérale est escomptée également sur la part des collectivités publiques. La charge nette pour le canton est évaluée à 600.000 francs.

H20, Réfection de la chaussée des voies montantes dans les Gorges du Seyon

La réalisation de la nouvelle voie descendante du tunnel constituait la première étape de l'amélioration de ce tronçon de la H20. Les travaux forestiers, la sécurisation de six virages des voies montantes par l'excavation de la falaise rocheuse et la mise en place des mesures de protection contre les chutes de pierres ont eu lieu en 2001, en laissant la chaussée en triste état, situation aggravée par les fortes températures du début de cet été qui ont « fondu » le tapis en revêtement hydrocarboné et ses nombreuses réparations.

La mise en régime autoroutier des Gorges du Seyon, prive le passage, entre autres, des cyclistes et une étude d'aménagement d'une piste cyclable est en cours. L'OFROU considère cet objet comme indépendant des travaux réalisés à ce jour et une procédure nouvelle est nécessaire, avec une étude d'impact sur l'environnement et une mise à l'enquête publique.

Ce projet influence de façon prépondérante la remise en état définitive de la chaussée des voies montantes qui doivent être reconstruites pour leur offrir un dévers unique, afin de sécuriser la circulation et d'assurer l'évacuation des eaux de la chaussée.

Nous ne pouvons pas attendre plusieurs années avant de redonner un nouveau tapis aux voies montantes (figure 4). C'est pourquoi, nous vous demandons d'inclure dans ce crédit les moyens nécessaires à la réfection de la chaussée sur une longueur d'environ 2 km, sans modifier le profil transversal en dos d'âne, pour un montant de 500.000 francs entièrement à charge du canton.

4. ASPECTS FINANCIERS

Le sujet du financement de la construction et de l'entretien du réseau routier a été développé de façon complète, dans notre rapport à l'appui du crédit routier de la 11^e étape (rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil 00.034, du 23 août 2000 – BGC volume 166, tome I, pages 1293-1296).

Nous nous limiterons à donner, ci-après, les montants des recettes affectées au domaine routier en 2001:

	Millions de Fr.
– Taxes sur automobiles et cyclomoteurs	36,4
– Part cantonale sur les droits sur les carburants	22,5
– Redevance sur trafic poids lourds	<u>4,0</u>
Total	<u>62,9</u>

Les amortissements réalisés en 2001 dans le domaine routier sont résumés ci-après:

	Millions de Fr.
– Route nationale A5, construction et gros entretien	15,0
– Routes cantonales	12,4
– Centres d'entretien, garage de l'Etat et matériel roulant lourd	<u>1,2</u>
Total	<u>28,6</u>

Les intérêts sur les investissements routiers non amortis de 151,9 millions de francs au 1^{er} janvier 2001 se sont élevés à 6,9 millions de francs en 2001 ce qui représente un taux moyen de 4,5%.

Le solde après déduction des amortissements et des intérêts représente 27,4 millions de francs qui sont à mettre en balance avec les dépenses pour l'entretien des routes, la surveillance du trafic par la police et les frais de l'administration du service des ponts et chaussées.

Le décompte pour les frais de la surveillance du trafic par la police en 2001 n'est pas encore établi. En 2000, le montant figurant au compte routier à ce titre s'élevait à 8,8 millions de francs.

Pour les deux autres dépenses, les comptes 2001 sont donnés ci-après :

	Millions de Fr.
– Administration des ponts et chaussées (charges nettes du centre financier 4050)	6,4
– Entretien et correction des routes (charges nettes du centre financier 4051)	<u>18,7</u>
Total	<u>25,1</u>

En admettant pour les frais de surveillance du trafic, le chiffre de 9 millions de francs (augmentation de 2% par rapport à 2000), l'excédent de charges du domaine routier s'élève à 6,7 millions de francs.

Comparé à l'excédent de charges de 16,4 millions de francs en 1998 (rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil 00.034, du 23 août 2000, figure 37 – *BGC* volume 166, tome I, p. 1349), on observe une réduction de 60% grâce aux nouvelles dispositions découlant de l'article 16, alinéa 2, de la loi sur la taxe des véhicules automobiles qui est entrée en vigueur dès le 1^{er} janvier 2000, ainsi qu'aux redevances sur le trafic poids lourds.

Le démarrage des travaux de l'évitement de Corcelles et celui de La Chaux-de-Fonds, 1^{re} étape, a été retardé, de deux, respectivement trois ans, selon la planification financière initiale. De ce fait, il est opportun de réaliser les travaux urgents de restauration et d'entretien des routes cantonales.

Les premiers contacts avec l'OFROU concernant les trois projets sur la H 10, entre Peseux et Neuchâtel, ont permis d'admettre une contribution fédérale au taux de 50%.

Les dépenses proposées dans le cadre de la présente demande sont prises en considération dans la planification financière 2003-2005.

5. CONCLUSIONS

L'état alarmant de trois tronçons de routes principales nous contraint à proposer l'octroi d'un crédit complémentaire à la 11^e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales.

Le tableau 1 donne la liste des projets pour les travaux complémentaires à la 11^e étape. Les dépenses totales, à ce titre, s'élèvent à 12,3 millions de francs et les dépenses nettes à 6,3 millions de francs. Un poste « Divers et imprévus », limité à environ 5% du coût, est prévu.

Le calcul des coûts a été fait sur la base des prix 2002. Comme les travaux se poursuivront jusqu'en 2005, pour certains projets, leur coût final sera influencé par l'augmentation des coûts reconnue, dans le domaine de la construction, par l'OFROU. Le Grand Conseil a toujours admis l'indexation qui en découle. Les rapports annuels du Département de la gestion du territoire donneront tous les renseignements à ce sujet.

L'enveloppe globale de ce crédit a été limitée au strict minimum, au vu de la situation financière sur le plan cantonal et fédéral. De nombreux autres tronçons de routes restent à restaurer.

Enfin, et dans la mesure où le présent rapport répond aux préoccupations exprimées dans les postulats 00.149, du 2 octobre 2000 « Maintien de l'étude de la traversée de Peseux selon le projet de décret portant octroi d'un crédit de 72,5 millions de francs pour la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes » et 00.150, du 2 octobre 2000 « L'entretien: retard à... développement durable ? », nous vous proposons leur classement.

Le Conseil d'Etat est persuadé que vous tiendrez compte des arguments développés dans le présent rapport et vous demande d'adopter le projet de décret ci-après.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 18 septembre 2002

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,

P. HIRSCHY

Le chancelier,

J.-M. REBER

**Décret
portant octroi d'un crédit complémentaire
de 6,3 millions de francs
pour la restauration et l'entretien
de trois tronçons routiers**

*Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
sur la proposition du Conseil d'Etat, du 18 septembre 2002,
décrète:*

Article premier Un crédit de 6,3 millions de francs est accordé au Conseil d'Etat pour la restauration et l'entretien de trois tronçons routiers.

Art. 2 Le Conseil d'Etat est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 3 Les travaux de restauration et d'entretien ainsi que les ouvrages prévus pour assurer la sécurité des usagers de la route et la fluidité du trafic, entrepris en application du présent décret, sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'Etat reçoit tous pouvoirs pour acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Art. 4 En cas d'expropriation, il sera fait application de la loi cantonale pour l'expropriation pour cause d'utilité publique, du 26 janvier 1987.

Art. 5 Les détails d'exécution des travaux sont confiés au soin du Conseil d'Etat. Le rapport de gestion du Département de la gestion du territoire donnera chaque année toutes indications utiles sur l'avancement des études, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

Art. 6 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions du décret concernant l'amortissement des différents postes de l'actif des bilans de l'Etat et des communes, du 23 mars 1971, modifié le 21 octobre 1980.

Art. 7 ¹ Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

² Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président, Les secrétaires,

Tableau 1

Récapitulation des crédits pour les travaux complémentaires à la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales

Projet	Route	Désignation du projet	Dépenses totales		Subvention et participation des tiers		Dépenses nettes	
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
		Travaux complémentaires						
1	H 10	Réfection de la chaussée entre le bas de Rosières et la Clusette	900.000.—	0.—			900.000.—	
2	H 10	Reconstruction de la chaussée nord entre le giratoire de Peseux et Vauseyon	5.600.000.—	2.800.000.—			2.800.000.—	
3	H 10	Passage inférieur pour piétons à Peseux-centre (place de la Fontaine)	2.000.000.—	1.000.000.—			1.000.000.—	
4	H 10	Carrefour-giratoire de la rue du Château, Peseux	2.800.000.—	2.200.000.—			600.000.—	
5	H 20	Réfection de la chaussée des voies montantes dans les Gorges du Seyon	500.000.—	0.—			500.000.—	
6		Divers et imprévus env. 5 % sur travaux complémentaires	500.000.—	0.—			500.000.—	
		Total général	12.300.000.—	6.000.000.—			6.300.000.—	

Figure 1

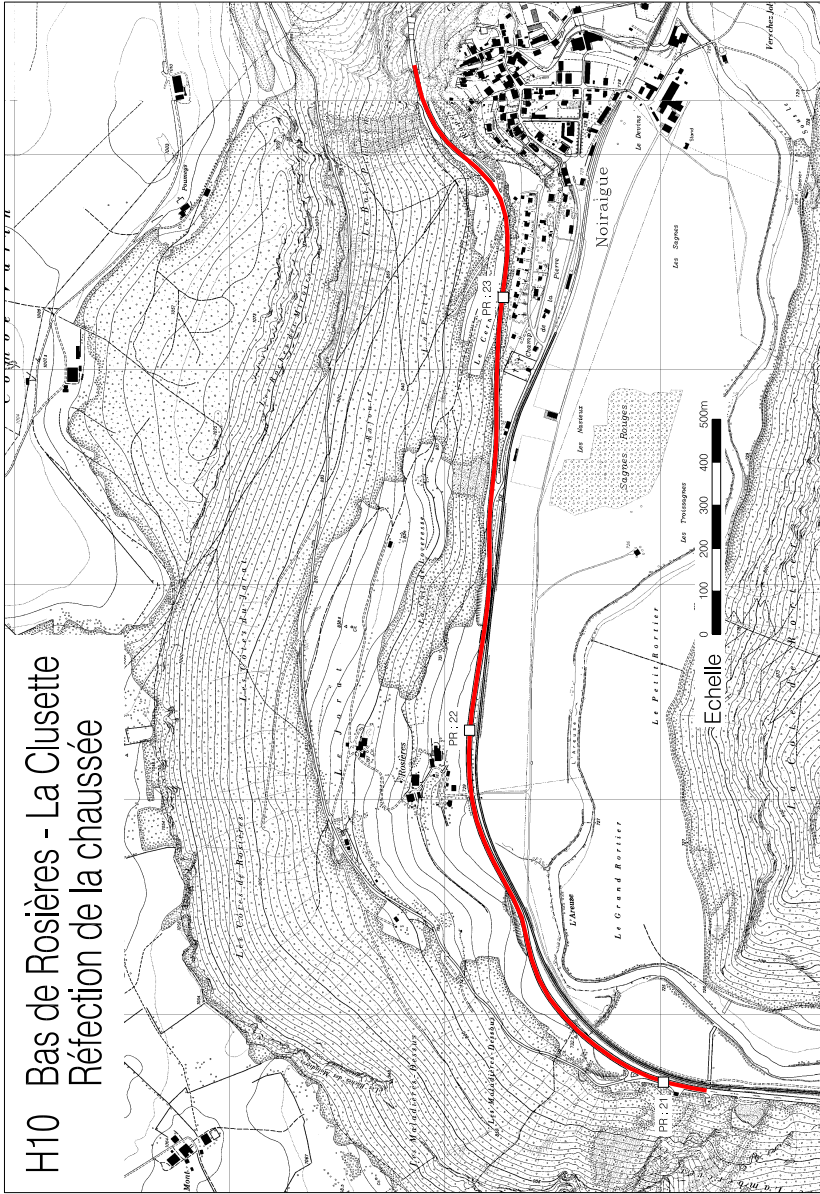


Figure 2

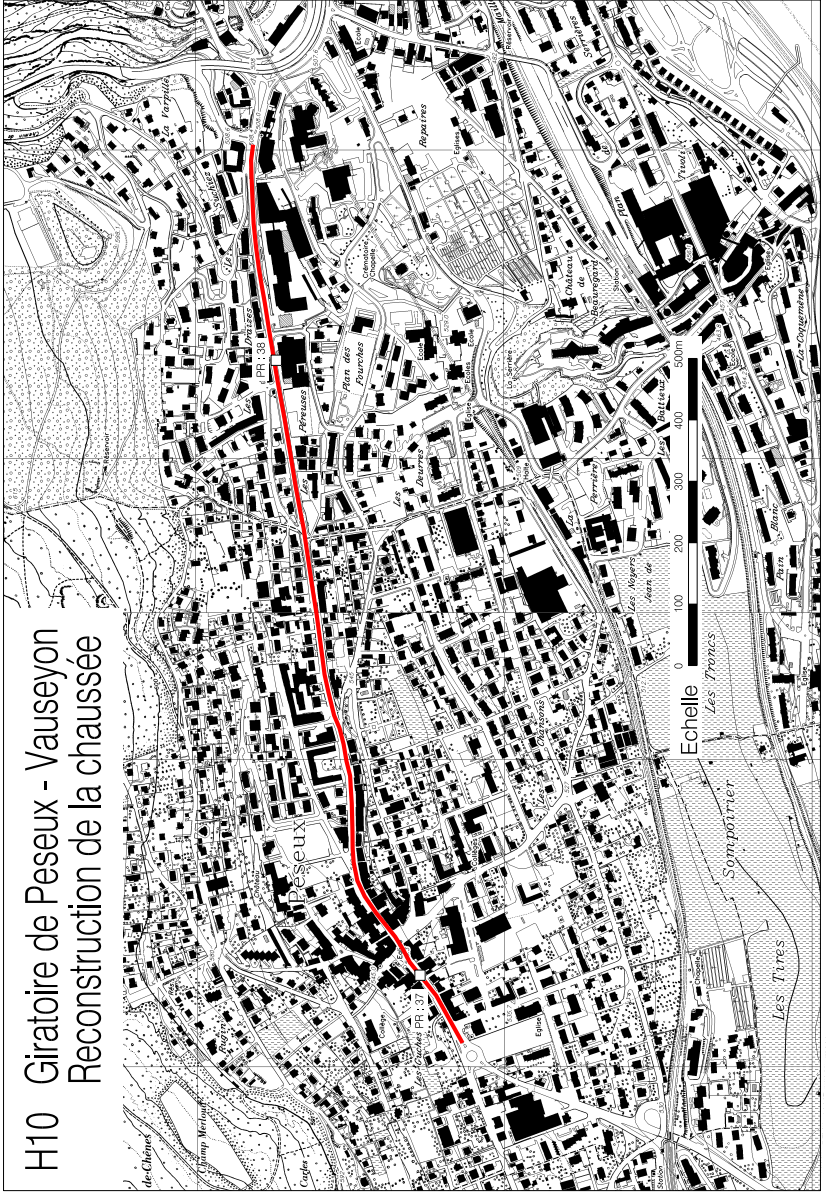


Figure 3

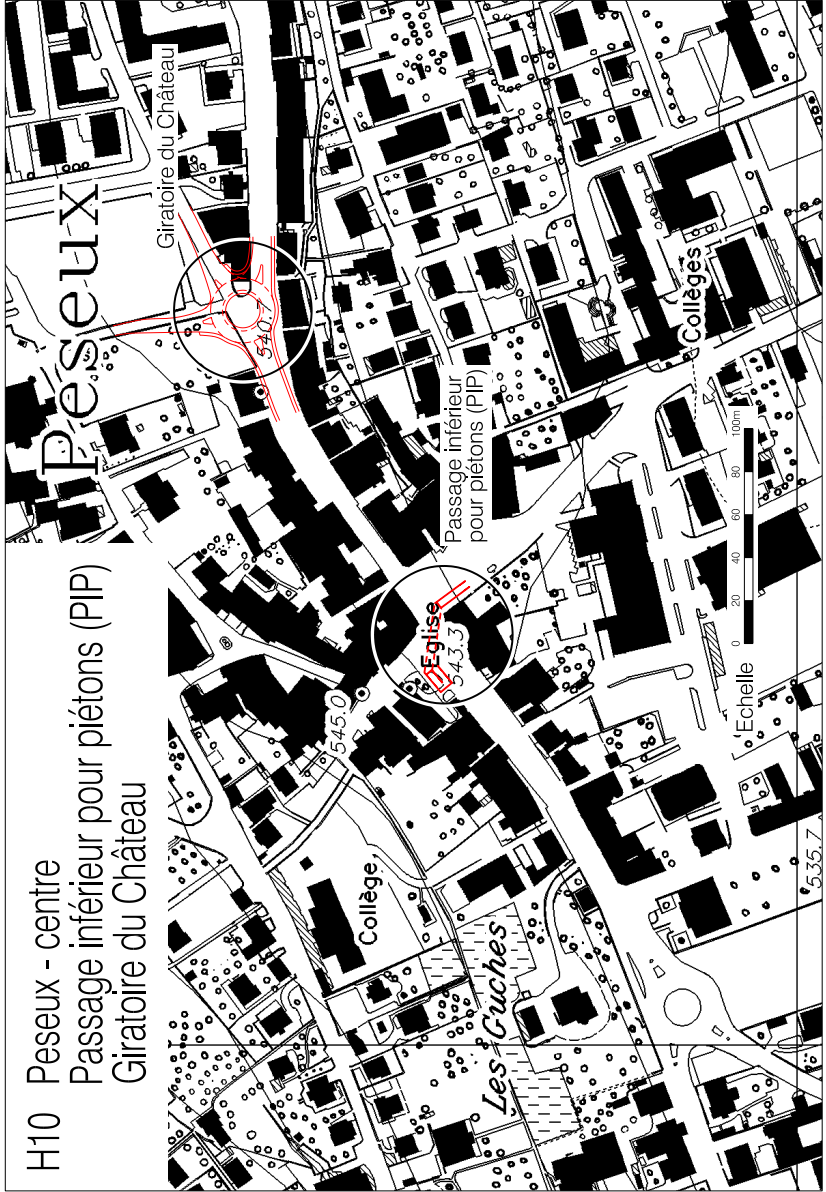


Figure 4

