

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui

- a) d'un projet de décret portant octroi d'un crédit de 6,8 millions de francs pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et de machines pour l'entretien du réseau routier neuchâtelois
- b) d'un projet de décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 1,8 million de francs pour la restauration et l'entretien d'un troncon routier
- c) d'un projet de décret portant octroi d'un crédit complémentaire de 2,3 millions de francs pour la restauration et l'entretien de quatre ouvrages d'art

(Du 11 août 2004)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Depuis une vingtaine d'années, notre canton a beaucoup investi dans la construction de son réseau routier, avec la réalisation de l'A 5 sous Neuchâtel, puis à Hauterive et à Saint-Blaise et plus dernièrement entre Vaumarcus et Areuse, et dans la réalisation des tunnels de La Vue-des-Alpes, complétée par ceux des Gorges du Seyon.

Durant ces périodes, le canton s'est vu contraint de réduire les moyens financiers nécessaires à l'entretien, au réaménagement, à l'amélioration de son réseau de routes cantonales, alors que, par la mise en service des nouveaux tronçons, les coûts d'exploitation et d'entretien ont sensiblement augmenté, les ouvrages routiers souterrains coûtant sensiblement plus que ceux à ciel ouvert.

La situation financière du canton n'a pas permis d'octroyer au budget ordinaire les sommes nécessaires à maintenir les valeurs du patrimoine routier et à l'entretenir normalement malgré le doublement du trafic, et l'augmentation du poids et des dimensions des poids lourds, depuis ces 20 dernières années, contribuent grandement à la dégradation des chaussées.

Lors de l'établissement de la demande de crédit de la 11^e étape (rapport du Conseil d'Etat 00.034, du 23 août 2000, "Routes cantonales") de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes, un choix très restrictif a dû être opéré parmi plus de 150 projets pour un coût estimé à 870 millions de francs. Seuls 23 projets ont été retenus pour ramener à 72,5 millions de francs la part cantonale de 171 millions de francs de travaux.

Le rapport 04.037 présenté par le Conseil d'Etat au Grand Conseil à cette même session concernant l'évolution de la politique de financement des aménagements des routes principales suisses explique pourquoi le crédit de la 12^e étape doit être retardé et la nécessité d'obtenir des crédits complémentaires pour garantir le maintien des capacités d'entretien des routes et ouvrages d'art par le biais de crédits d'investissement en raison de l'insuffisance des budgets de fonctionnement.

Depuis l'octroi du 11^e crédit, un crédit complémentaire a été accordé pour la restauration et l'entretien de trois tronçons routiers (rapport du Conseil d'Etat 02.028, du 18 septembre 2002, "Entretien du réseau routier", Revêtement H 10 Bas-de-Rosières – Clusette ; H 10 Peseux – Neuchâtel et H 20 revêtement de la route des Gorges du Seyon).

Un complément à la 11^e étape a été accordé par le Conseil d'Etat pour le réaménagement de l'ancien dépôt BBB en dépôt d'entretien de la division I et silo à sel de déverglaçage à Saint-Aubin.

Par ce nouveau crédit complémentaire nous sollicitons trois crédits:

- de 6,8 millions de francs pour renouveler, sur quatre ans, véhicules, machines et engins pour l'entretien du réseau routier et autoroutier;
- de 1,8 million de francs pour l'aménagement de la route cantonale Les Ponts-de-Martel – Petit-Martel;
- de 2,3 millions de francs pour l'entretien et la restauration de 4 ouvrages d'art aux Brenets, à Cortaillod, à Chézard-Saint-Martin et à Fleurier.

Ces crédits d'investissement sont nécessaires pour garantir une poursuite de l'entretien que le budget ordinaire ne permet pas et dans l'attente que les nouvelles dispositions financières de la Confédération permettent d'établir une demande de crédit pour une 12^e étape.

1. INTRODUCTION

Généralités

Comme régulièrement annoncé dans les rapports de gestion concernant le service des ponts et chaussées, et exposé largement dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil pour l'octroi du crédit de la 11^e étape (rapport 00.034), les moyens accordés à l'entretien du patrimoine routier par le budget de fonctionnement sont notoirement insuffisants.

Les très importants efforts financiers du canton pour les investissements, en particulier la construction de l'A 5 et des tunnels sous La Vue-des-Alpes, ont été consentis avec en contrepartie une diminution sensible des moyens financiers nécessaires à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier.

Par ailleurs, les conditions de financement des travaux routiers souffrent du quasi abandon de la participation fédérale aux investissements des routes principales (cf. apport 04.037 présenté à la même session du Grand Conseil), ce qui nous met en difficulté réelle pour les travaux concernant ces routes, compris dans les 10^e et 11^e étapes, pour le crédit complémentaire destiné aux travaux de la H 10 à Peseux (rapport 02.028), et pour la préparation du crédit destiné à la 12^e étape. De plus, les résultats de la votation sur l'article constitutionnel concernant la réforme de la répartition

des tâches et la péréquation financière entre Confédération et cantons détermineront plus encore les financements routiers futurs.

Ainsi, dans cette attente, le Conseil d'Etat souhaite avancer par petits pas, permettant de maintenir un niveau minimal à l'entretien du réseau routier en demandant trois crédits de:

- 6,8 millions de francs pour un renouvellement indispensable de véhicules, machines et engins des quatre divisions d'entretien du service des ponts et chaussées à répartir sur quatre ans;
- 1,8 million de francs pour engager des travaux d'amélioration et de sécurité routière de la route cantonale entre Les Ponts-de-Martel et Petit-Martel:
- 2,3 millions de francs pour des travaux d'entretien d'un tunnel aux Brenets et de trois ponts à Cortaillod, Chézard-Saint-Martin et Fleurier.

Pour ces quatre ouvrages, les estimations de coûts se basent sur des coûts d'objets similaires. Pour le tunnel et les trois ponts, l'appréciation exacte des mesures à prendre ne pourra se faire que lors de leur démolition partielle ou totale.

L'augmentation de la taxe automobile intervenue en 2004 a permis d'accroître les montants dévolus à l'entretien. Toutefois, force est de constater que cette amélioration n'est pas suffisante pour répondre aux besoins les plus urgents. En effet, nous devons rappeler que le déficit en entretien du réseau routier est chronique depuis plus de vingt ans. En outre, en fonction de la nouvelle politique de la Confédération, la demande de crédit de la 12^e étape devra se recentrer sur des objets essentiellement cantonaux, alors que le financement des aménagements des routes principales devra être trouvé dans le cadre des nouvelles règles à établir entre la Confédération et le canton.

Crédit pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et machines

Notre intention première avait été, lors de la préparation du crédit de la 11e étape, d'y inclure un chapitre "renouvellement de véhicules et machines"; mais nous avions dû y renoncer, au vu de l'importance du crédit. C'est pourquoi nous devons solliciter une demande séparée et spécifique pour le renouvellement des véhicules et machines nécessaires aux travaux d'entretien courant. Au vu de la situation financière de l'Etat, cette demande a été repoussée lors de l'établissement des derniers budgets, mais nous ne pouvons repousser une fois encore cette demande urgente.

En effet, les moyens budgétaires ordinaires ne suffisent pas pour garantir le renouvellement régulier des véhicules et machines des divisions d'entretien. L'âge et le nombre de kilomètres parcourus dépassent de beaucoup, et pour de nombreux véhicules, les normes usuelles de la branche et des constructeurs. L'entretien n'est possible que par notre propre garage qui complète chaque service par des mesures préventives, en particulier sur les châssis et carrosseries qui souffrent spécialement de l'une des activités fréquentes: le salage des chaussées.

Ces dernières années ont aussi vu le travail de nos cantonniers se modifier. Le temps du cantonnier qui ne s'occupait que de son cantonnement, avec quelques outils manuels qui prenaient place dans sa voiture privée, voire la remorque de son vélomoteur, est révolu. Le travail se fait en équipe avec des engins mécaniques qu'il faut transporter dans un véhicule utilitaire ou sur une remorque. Ainsi, il a fallu peu à peu augmenter le nombre de véhicules et cela s'est fait en les maintenant en service alors qu'ils auraient dû être retirés de la circulation.

L'analyse plus détaillée des besoins est présentée ci-dessous. Il est bien évident que le crédit demandé est une condition à la poursuite de l'entretien du réseau routier cantonal, élément indispensable de la vie économique, sociale, touristique et culturelle du canton. Les transports non seulement individuels, mais aussi publics et ceux des marchandises, dépendent de la viabilité routière et en particulier hivernale.

Crédit complémentaire pour la correction, la restauration et l'entretien des routes

Une analyse 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 réalisée et présentée dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil à l'appui de la demande de crédit concernant la 11e étape (00.034).

Depuis cette dernière demande, l'état des chaussées de certains tronçons, qui étaient déjà bien dégradées à ce moment-là, a empiré sous l'effet conjugué de l'augmentation du trafic, et de la charge légale toujours plus élevée des poids lourds et des marchandises transportées par la route. La correction, la restauration et l'entretien de certains tronçons sont devenus urgents. Dans le but de limiter le montant de ce crédit complémentaire, seuls les travaux pour un tronçon de route secondaire sont proposés dans le programme de la présente demande, dans l'attente du crédit de la 12^e étape à présenter en 2005.

Crédit complémentaire pour l'assainissement et la reconstruction des ouvrages d'art

L'urgence et la nécessité d'assainir ou de reconstruire certains ouvrages d'art ont été démontrées dans le rapport de la 11^e étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales. Une liste de vingt-et-un projets en attente devisés à 18 millions de francs a été annoncée pour de futures demandes de crédits.

Il faut rappeler que bon nombre d'ouvrages d'art des routes cantonales sont anciens et ne disposent pas d'une étanchéité de protection. Ils ont subi les atteintes des conditions météorologiques (pluies acides et pollution) et des sels de déverglaçage. Ils sont sollicités par des charges de plus en plus lourdes pour lesquelles ils n'ont pas été dimensionnés et conçus. La loi sur la circulation routière (LCR) généralisera à partir du 1^{er} janvier 2005 l'autorisation aux poids lourds de 40 tonnes de circuler sur l'entier du réseau routier cantonal et communal.

Aujourd'hui, certains ouvrages doivent absolument être assainis ; il en va de la sécurité du trafic et du maintien des axes routiers du patrimoine construit ainsi que de l'aptitude au service de ces ouvrages.

Pour limiter le montant du crédit complémentaire, seuls quatre ouvrages font l'objet de la présente demande. Il s'agit de:

- RC 169 Assainissement de la voûte du tunnel du Châtelard, Les Brenets;
- RC 1002 Reconstruction du pont sur Le Vivier, Cortaillod;
- RC 1003 Reconstruction du pont sur Le Seyon (scierie Debrot), Chézard-St-Martin;
- H 10 Assainissement du pont sur Le Buttes, Fleurier.

2. REMPLACEMENT ET ACQUISITION DES VEHICULES ET MACHINES POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES

La viabilité hivernale et estivale des routes ainsi que l'entretien courant des chaussées sont des missions principales du service des ponts et chaussées. Pour assurer ces missions, le service est doté d'un important parc de véhicules et machines réparti en deux groupes, l'un pour l'entretien des routes cantonales et l'autre pour celui de la route nationale 5, même si de façon régulière les échanges se font entre la division de la route nationale et celles des routes cantonales, surtout pour les travaux en tunnels.

L'inventaire des véhicules et machines, répartis dans une douzaine de catégories, est donné dans le rapport de gestion annuel du Département de la gestion du territoire, ce qui permet de suivre l'évolution de ce parc dans le temps en tenant compte de l'extension du réseau routier, des exigences de la sécurité, du développement du trafic, de la protection de l'environnement, de l'attente des usagers de la route, ainsi que des besoins de rationalisation.

Présentées d'une manière synthétique, les trois divisions d'entretien des routes cantonales sont dotées de 470 véhicules et machines environ, dont 157 à propulsion autonome. Environ 75 de ceux-ci sont de type lourd composé de camions, balayeuses, fraiseuses, ligneuses et de machines de chantier et le solde de type léger, tels les véhicules utilitaires de voirie. Les machines et les agrégats sans propulsion autonome sont au nombre de 310 environ et de nature très diverse: remorques, saleuses, faucheuses, lames et ailes à neige et autres engins. La valeur à neuf de ce parc est d'environ 14,6 millions de francs. Il y a lieu de relever que les entreprises privées fournissent, dans le cadre des contrats de déneigement, environ la moitié de l'effectif des chasse-neige.

Le parc des machines et véhicules de l'entretien de l'A 5 comprend 196 unités, dont 71 à propulsion autonome. Les véhicules de type lourd sont au nombre de 39. La valeur à neuf de cet équipement est de 6,7 millions de francs environ.

Le renouvellement de ce parc est entièrement à la charge du canton. Les prestations fournies à l'aide de ces équipements pour l'entretien et l'exploitation de la route nationale 5 font l'objet d'un décompte annuel. La Confédération prend à sa charge 69% des frais d'exploitation et d'amortissement de l'équipement.

Depuis de nombreuses années, les crédits ordinaires accordés au service des ponts et chaussées sont très insuffisants, aussi bien pour le renouvellement du parc que pour le maintien des véhicules et engins dans un état de marche correct.

Le vieillissement de l'ensemble de l'inventaire a des conséquences néfastes induisant des répercutions financières importantes. Globalement, le coût de l'entretien courant et des réparations est en très nette augmentation. Les pièces de rechange nécessaires ne sont souvent plus disponibles sur le marché, en raison de l'âge des véhicules.

En général, les fournisseurs ne garantissent les fournitures de pièces de rechange que pendant une période de quinze ans, cette durée ayant tendance à diminuer.

La fermeture des usines de fabrication, leur regroupement ou des changements de propriétaires entraînent de nouvelles orientations de production et parfois l'abandon pur et simple de produits. Dès lors, leur entretien pose des problèmes de plus en plus délicats avec des coûts en augmentation exponentielle.

Il est à relever également que la spécificité des véhicules et engins utilisés pour l'entretien des voies de circulation fait que ces derniers sont produits en très peu

d'exemplaires et que leur prix est élevé autant à l'achat qu'à l'entretien. De nouvelles exigences en matière d'entretien des routes cantonales et nationales s'imposent à nous depuis quelques années. Les performances des équipes d'entretien sont comparées entre elles au niveau national, par l'OFROU par un système de "Benchmarking", dont le véritable enjeu est la compétitivité future des centres d'entretien des routes nationales et la base de futurs contrats de prestations, conformément aux intentions de la nouvelle répartition des tâches.

Le renforcement des contrôles légaux des véhicules utilitaires, en particulier, avec des expertises plus rapprochées, annuelles pour les poids lourds, ne nous permet plus de faire durer notre parc de véhicules comme cela a été le cas jusqu'à maintenant.

La nouvelle ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers fixe de nouveaux intervalles plus restrictifs pour les contrôles. Les véhicules anciens ou à très fort kilométrage devront inexorablement être changés. Ces changements correspondent aussi aux attentes d'utilisation de véhicules plus propres et consommant moins.

Il faut aussi relever que le réseau routier s'est agrandi avec les ouvertures de nouveaux tronçons de l'A 5 et avec les tunnels des Gorges du Seyon. Ces tronçons autoroutiers demandent un service d'entretien plus assidu (service hivernal 24 heures sur 24, sécurité accrue). Pour autant, les anciens axes routiers n'ont pas été abandonnés et nécessitent un entretien à peine allégé car, en cas d'accident, avec la fermeture des autoroutes et principalement des tunnels, les routes cantonales doivent être à même de garantir l'écoulement du trafic.

Les modifications du climat jouent aussi un rôle non négligeable, les hivers fortement enneigés font place à des hivers plus changeants. Neige, pluie, verglas se succèdent et cela demande un engagement beaucoup plus intensif de nos équipes d'entretien donc une plus grande utilisation d'un matériel toujours plus sollicité.

Enfin, et cela doit être rappelé, le trafic a fortement augmenté ces deux dernières décennies. Les attentes, qui deviennent des exigences des utilisateurs de la route, ont augmenté quant à la viabilité hivernale surtout. Les routes doivent être libres de neige et de glace. C'est aussi l'attente des milieux économiques des montagnes qui dépendent presque entièrement des transports routiers pour leur approvisionnement.

Pour le renouvellement et l'acquisition des véhicules et machines, dont le coût unitaire ne dépasse pas 100.000 francs, et pour la maintenance de l'ensemble des deux parcs pour les routes cantonales et l'A 5, un montant de 450.000 francs environ est mis à disposition dans le cadre du budget de fonctionnement. Pour les véhicules et machines dont le coût unitaire est supérieur à 100.000 francs, les crédits d'investissement de la compétence du Conseil d'Etat sont inscrits au budget annuel, soumis à l'approbation du Grand Conseil. Les moyens ainsi mis à disposition sont cependant nettement insuffisants pour assurer le maintien du parc à un niveau de fonctionnement suffisant.

Pour rattraper le retard accumulé depuis une bonne décennie sur une période de quatre ans (2004-2007), tout en admettant que le niveau actuel des moyens financiers ordinaires soit maintenu, une évaluation des besoins a été effectuée. Cette analyse a été faite en tenant compte des objectifs suivants lors du renouvellement des véhicules et machines:

- réduction de l'atteinte à l'environnement:
- réduction du coût des réparations;
- réduction des consommations.

Pour atteindre le premier objectif, l'opportunité d'installer des filtres à particules sur des engins fonctionnant au diesel sera examinée pour chaque cas, conformément aux exigences légales.

Pour satisfaire au mieux le deuxième objectif, nous avons défini comme bases de calcul la longévité des différentes catégories de véhicules et de machines. Les durées de vie moyennes admises (ou les km parcourus) sont en général celles recommandées par les associations de professionnels (ASTAG, SSE, ...) et les constructeurs. Elles s'établissent de la manière suivante:

_	Véhicules légers 4 x 4	10 ans ou 200.000 km
	Camions	15 ans
	Fraiseuses	20 ans
_	Balayeuses	12 ans
	Remorques	20 ans
_	Saleuses tractées; Bacs saleurs	15 ans
	Agrégats chasse-neige (léger)	
_	Agrégats chasse-neige (lourd)	20 ans
-	Autres machines selon état	20 ans

Sur la base des critères ci-dessus et à l'aide de l'inventaire des véhicules et machines, nous pouvons ainsi définir nos besoins de renouvellement pour ces quatre prochaines années.

Nous résumons, ci-après, le programme de renouvellement qui reste dans le cadre de l'enveloppe financière annoncée pour la planification pluriannuelle.

Véhicules lourds	Fr.
5 camions Unimog (1974-1990)	1.620.000
 2 fraiseuses autotractées (1972-1978) 	800.000
 épareuses, rouleaux, équipement pour le lavage des tunnels 	
et machines diverses (15 unités;1963-1980)	1.180.000
saleuses portées ou tractées (13 unités;1969-1985)	710.000
 lames et ailes à neige pour camions sous contrats et camions 	
de l'Etat (11 unités; 1962-1986)	830.000
Véhicules légers	
 22 véhicules utilitaires 4x4 (1983-1992) remorques, fraiseuses à neige portées et machines diverses 	1.060.000.—
(52 unités; 1971-1986)	600.000.–
Total	6.800.000

3. PROGRAMME DES TRAVAUX COMPLEMENTAIRES ROUTIERS

RC 1310 - Les Ponts-de-Martel – Petit-Martel (voir annexe 1)

Ce tronçon de route est classé dans la catégorie "Route collectrice de 1^{re} classe". Elle relie le village des Ponts-de-Martel à la Main-de-La-Sagne, sur la RC 1320 – "Route du Col" sur le territoire de La Chaux-de-Fonds, après avoir traversé d'ouest en est tout le territoire de la commune de La Sagne. Deux routes collectrices de 2^e classe se raccordent sur la RC 1310: la RC 2330 reliant La Sagne à la ville du Locle par les Entredeux-Monts et la RC 2329 reliant Les Cœudres aux Petits-Ponts par Brot-Plamboz.

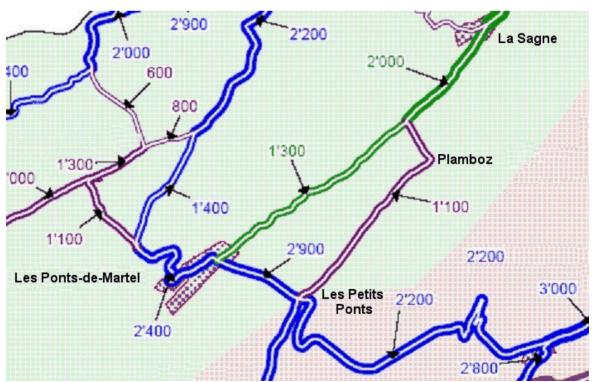
La RC 1310 longe le pied nord de la vallée de La Sagne et des Ponts entre les fermes et la ligne de chemin de fer des Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) à l'exception de la partie de l'agglomération de La Sagne-Crêt où elle s'éloigne de la ligne de chemin de fer vers l'amont.

Plusieurs corrections ont été réalisées sur cet axe, soit dans le cadre de crédits routiers cantonaux d'investissement, soit dans le cadre de crédits ordinaires ou de ceux de l'entretien courant avec la participation du personnel de la division d'entretien III. La plupart de ces travaux ont été exécutés entre La Sagne-Crêt et La Corbatière.

Le trafic journalier moyen (TJM 2003) est de 1300 véhicules/jour entre les Ponts-de-Martel et Les Cœudres et de 2000 véhicules/jour entre Les Cœudres et La Sagne-Crêt. Nous venons de terminer les travaux de renforcement de la RC 2329 (Brot-Plamboz) prévus dans le cadre de la demande de crédit de la 11e étape. Cette réalisation ne doit pas favoriser un déséquilibre de la répartition du trafic entre la RC 1310 et la RC 2329. L'exécution de travaux d'amélioration du tronçon à partir de la laiterie des Ponts-de-Martel en direction de La Sagne, jusqu'à Petit-Martel, est absolument nécessaire.

Ce tronçon de route est dans un état déplorable. Du point de vue technique, il présente ponctuellement une importante série de défauts. Les mesures récentes des indices de déflexion mettent en évidence que la portance de cette chaussée peut être qualifiée de mauvaise. La planéité longitudinale est insuffisante et l'orniérage très important. Ces deux derniers facteurs influencent considérablement la sécurité des utilisateurs, particulièrement par temps de pluie et pendant la saison hivernale car l'écoulement des eaux de surface est, compte tenu des déformations, sensiblement ralentie. Le gabarit moyen de largeur de la chaussée est très souvent inférieur à 5,5 mètres et rend le croisement des véhicules agricoles et des véhicules lourds très dangereux. La présence des cyclistes, nombreux pendant la période estivale, sur une chaussée de 5,1 mètres par endroit augmente le risque d'accident pour ces derniers. Pendant la période hivernale, les chutes de neige sont abondantes et le croisement des engins de déneigement avec les voitures est très problématique. Enfin, à de nombreux endroits la chaussée passe à proximité immédiate des fermes, mettant ainsi en danger permanent les riverains.

Extrait carte TJM 2003



Le but de la présente demande de crédit est de nous permettre de réaliser une série de corrections visant non pas à rendre la RC 1310 plus rapide, mais bien de la rendre beaucoup plus sûre, aussi bien pour ses usagers que pour ses bordiers. Il est donc nécessaire d'apporter ponctuellement des petites corrections du tracé de cette route. Il est indispensable de l'éloigner par endroits des habitations tout en tenant compte cependant de la position de la ligne ferroviaire des TRN. Dans un second temps, il s'agira d'adapter le gabarit de cette chaussée qui actuellement ne dépasse pas 5,5 mètres.de largeur. L'évacuation des eaux de surface et de venues d'eau provenant des talus nord est également une de nos préoccupations et fera l'objet d'adaptations des systèmes de canalisations.

Le coût des travaux pour la réalisation des corrections ponctuelles du tracé de la chaussée est estimé à 1,8 million de francs entièrement à la charge du canton.

4. PROGRAMME DES TRAVAUX COMPLEMENTAIRES POUR LES OUVRAGES D'ART

RC 169 – Tunnel du Châtelard, Les Brenets (voir annexe 2)

Le tunnel du Châtelard est situé à l'entrée du village des Brenets, en venant du Col-des-Roches; construit en 1851, il a été agrandi en 1949 à la section actuelle. Le rocher apparent, constitué de calcaire irrégulièrement et finement fissuré, a donc été exposé aux variations de température et d'humidité pendant environ cinquante-cinq ans. L'état de la voûte est devenu très précaire; des blocs de rocher se détachent très souvent. De plus, les deux trottoirs existants sont assez fréquentés par les piétons. Des deux côtés du tunnel à proximité des portails, les parois rocheuses sont instables.

Le projet prévoit une purge de rocher, le nettoyage de la voûte par jet d'eau à très haute pression, le captage des infiltrations d'eau et la pose d'un revêtement en béton projeté sur l'intégralité de la voûte. Les parois rocheuses aux portails du tunnel seront également stabilisées. Les bordures des trottoirs seront reconstruites de même que les revêtements de chaussée. Le coût des travaux est estimé à 750.000 francs.

RC 1002 – Pont sur Le Vivier, Cortaillod (voir annexe 3)

L'ouvrage date de 1921. Le tablier est formé de poutrelles métalliques enrobées de béton. Les culées sont faites d'une simple maçonnerie. La charge admise correspond à l'ancienne loi sur la circulation routière (LCR), soit 34 tonnes. Pour une charge de 40 tonnes admise dès le 1^{er} janvier 2005, ainsi que pour les nombreux convois exceptionnels transitant pour l'usine Nexans Suisse SA à Cortaillod, la sécurité n'est plus garantie. L'absence d'étanchéité est à l'origine des dégradations survenues au béton ainsi qu'aux poutrelles métalliques.

Le projet consiste à remplacer le tablier actuel par une dalle préfabriquée en béton armé dimensionnée selon les normes actuelles. Une étanchéité viendra protéger cet élément. Un revêtement de chaussée sera posé sur l'étanchéité. Le coût des travaux est estimé à 200.000 francs.

RC 1003 – Pont sur Le Seyon, (Scierie Debrot), Chézard-Saint-Martin (voir annexe 4)

L'ouvrage date de 1903. Le tablier est formé de poutrelles métalliques, de "fers zorès" et d'un remblai en tout-venant supportant la chaussée. La partie métallique est fortement corrodée. La sécurité pour les 40 tonnes ainsi que pour les convois exceptionnels n'est de loin pas garantie. La charge admise est limitée, conformément à la LCR en vigueur actuellement, à 34 tonnes.

Le projet consiste à reconstruire l'ouvrage entier en réalisant un pont cadre fermé en béton armé, de poser une étanchéité de dalle et une nouvelle chaussée. Le coût des travaux est estimé à 500.000 francs.

H 10 - Pont sur Le Buttes, Fleurier (voir annexe 5)

L'ouvrage date de 1964. Il s'agit d'un pont dalle muni d'une pile centrale. Il porte deux voies de circulation de 4,5 mètres chacune et deux trottoirs de 1,8 mètres. Sa largeur totale est de 12,6 mètres et sa longueur de 48 mètres. Le système d'étanchéité de l'époque n'est plus efficace après quarante ans de service. Les eaux salées provenant des sels de déverglaçage ont causé des dégâts importants. Le revêtement se dégrade par plaques avec l'apparition de fissures importantes, permettant à l'eau salée d'atteindre la surface du béton. Les joints de transition n'étant plus étanches, de l'eau salée s'écoule aux extrémités du pont. Les bordures et trottoirs en béton sont fortement détériorés.

Le projet d'assainissement prévu comprend les opérations suivantes: l'enlèvement du revêtement existant, le démontage et la mise en place de nouveaux joints de transition, la réfection de la partie supérieure de la dalle du tablier, des trottoirs et des bordures. Les travaux seront complétés par la pose d'une étanchéité collée sur laquelle la chaussée sera reconstruite. Le coût des travaux d'assainissement est devisé à 750.000 francs.

Tableau récapitulatif pour le programme des travaux complémentaires des ouvrages d'art

Projet	Route	Désignation du projet	Dépenses Fr
1	RC 169	Assainissement de la voûte du tunnel du Châtelard, Les Brenets	750.000.–
2	RC 1002	Reconstruction du pont sur Le Vivier, Cortaillod	200.000.–
3	RC 1003	Reconstruction du pont sur Le Seyon (scierie Debrot), Chézard-St-Martin	500.000
4	H 10	Assainissement du pont sur Le Buttes, Fleurier	750.000.–
		Divers imprévus env. 5% sur travaux	100.000.–
		Total général	2.300.000

5. ASPECT FINANCIER

Comme présenté en détail dans le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil no04.037, une analyse détaillée de ce que deviendra notre "compte routier" n'est pas possible sans connaître les nouvelles dispositions que la Confédération édictera après la votation sur la nouvelle péréquation financière qui modifiera le financement de l'exploitation et de l'entretien de la route nationale A 5, et plus encore, de l'aménagement des routes principales. Ces mesures ne devraient pas intervenir pour l'A 5 avant 2006, mais influencent déjà le financement des ouvrages de la H 10 – Traversée de Corcelles et

surtout H 20 – Evitement de La Chaux-de-Fonds compris dans la 10^e étape. Elles bloquent par contre tous les projets de la 11^e étape pour lesquels une contribution fédérale était attendue (H 10 – Virage de la Mort; H 10 – Evitement de Rochefort; H 20 – Evitement de La Chaux-de-Fonds 2^e étape) et, indirectement, les études de la traversée du Locle. Ainsi, l'essentiel des dépenses prévues en 2004, 2005, 2006 et 2007 de la 11^e étape ne pourra pas être engagé, libérant chaque année entre 15 et 10 millions de francs.

En tenant compte de la demande de crédit complémentaire pour la 10^e étape – Evitement de La Chaux-de-Fonds (cf. rapport 04.037), les moyens financiers nécessaires à la présente demande de 6,8 – 1,8 et 2,3 millions de francs entrent dans la planification financière.

Il faut noter qu'avec l'achèvement du tronçon autoroutier Vaumarcus – Areuse, en 2005, et son ouverture au trafic, à mi-mai 2005, les investissements dans la construction de l'A5 vont sensiblement baisser. Après des années qui ont vu les coûts annuels atteindre 180 millions de francs au plus, l'engagement prévu est de 124 millions de francs en 2004 et sera de 60 millions de francs en 2005, puis 30 millions de francs en 2006 et 2007. La diminution de la part cantonale de 12% allégera le compte routier cantonal de 7 millions de francs en 2005 et de 10,5 millions de francs en 2006 et 2007 par rapport à 2004.

Ainsi, même avec les crédits demandés par ce rapport et celui pour l'évitement de La Chaux-de-Fonds, l'engagement financier pour le réseau routier restera d'environ 10 millions de francs en-dessous de la planification financière.

La politique financière routière devra bien évidemment être revue en fonction des résultats de la votation sur la nouvelle péréquation financière Confédération – cantons.

6. CONCLUSIONS

Les incertitudes de l'avenir du financement des routes principales et la mauvaise santé des finances fédérales et cantonales ne peuvent pas cacher la nécessité de maintenir dans notre canton un réseau routier de qualité. Une autoroute longeant le Littoral et une route de qualité de La Chaux-de-Fonds à Neuchâtel ne suffisent pas à notre économie, à notre tourisme, à notre culture et à nos loisirs.

Nous devons entretenir ce réseau et aujourd'hui nos cantonniers ont besoin de véhicules et d'équipements que seul un crédit d'investissement permet de renouveler.

Nous sommes d'une grande modestie en ne demandant un crédit que pour un tronçon de la RC 1310 entre Les Ponts-de-Martel et Petit-Martel. Mais nous estimons ce secteur comme prioritaire.

Les députés de toutes les parties de ce canton connaissent d'autres routes qui nécessitent aussi des travaux d'entretien et d'amélioration urgents.

Nos anciens tunnels et ouvrages d'art des routes cantonales ont été construits pour des véhicules d'un autre temps. La législation permet aujourd'hui la circulation de véhicules de 40 tonnes, de 2,6 m de largeur et de plus de 18 m de longueur. Nous n'avons donc pas d'autre choix que d'adapter nos ouvrages aux véhicules autorisés sur nos routes. Notre demande actuelle pour quatre ouvrages est également très modeste en regard à l'estimation des besoins qui dépassent 17 millions de francs.

Le Conseil d'Etat est convaincu que vous accorderez les trois crédits demandés en acceptant les arguments développés dans ce rapport et, c'est pourquoi, il vous prie d'adopter les trois projets de décrets qui vous sont soumis.

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

Neuchâtel, le 11 août 2004

Au nom du Conseil d'Etat:

La présidente, Le chancelier, S. PERRINJAQUET J.-M. REBER

Décret

portant octroi d'un crédit de 6,8 millions de francs pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et de machines pour l'entretien du réseau routier neuchâtelois

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 11 août 2004,

décrète:

Article premier Un crédit de 6,8 millions de francs est accordé au Conseil d'Etat pour permettre l'achat de véhicules et de machines destinés aux divisions d'entretien du service des ponts et chaussées.

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 détails d'exécution des acquisitions 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 les dépenses engagées et sur leur financement.

Art 4 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 ocobre 1980.

Art 5 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif. ²Le 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,

Décret

portant octroi d'un crédit complémentaire de 1,8 million de francs pour la restauration et l'entretien d'un tronçon routier

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 11 août 2004,

décrète:

Article premier Un crédit complémentaire à la 11^e étape de 1,8 million de francs est accordé au Conseil d'Etat pour la restauration et l'entretien d'un tronçon de la RC 1310 entre Les Ponts-de-Martel et Martel-Dernier.

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 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 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif. ²Le 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,

Décret

portant octroi d'un crédit complémentaire de 2,3 millions de francs pour la restauration et l'entretien de quatre ouvrages d'art

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 11 août 2004,

décrète:

Article premier Un crédit complémentaire à la 11^e étape de 2,3 millions de francs est accordé au Conseil d'Etat pour la restauration et l'entretien de quatre ouvrages d'art.

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 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 4 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 5 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif. ²Le Conseil d'Etat pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

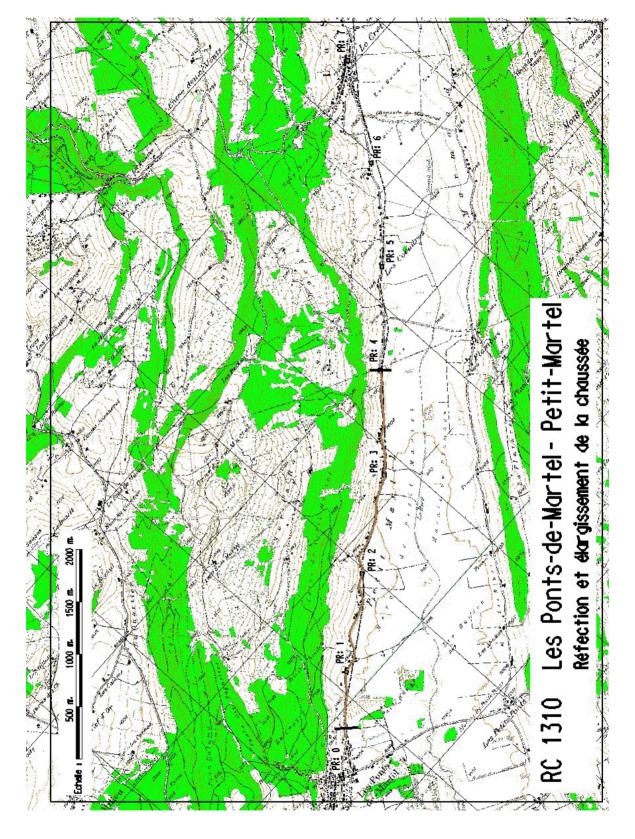
Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

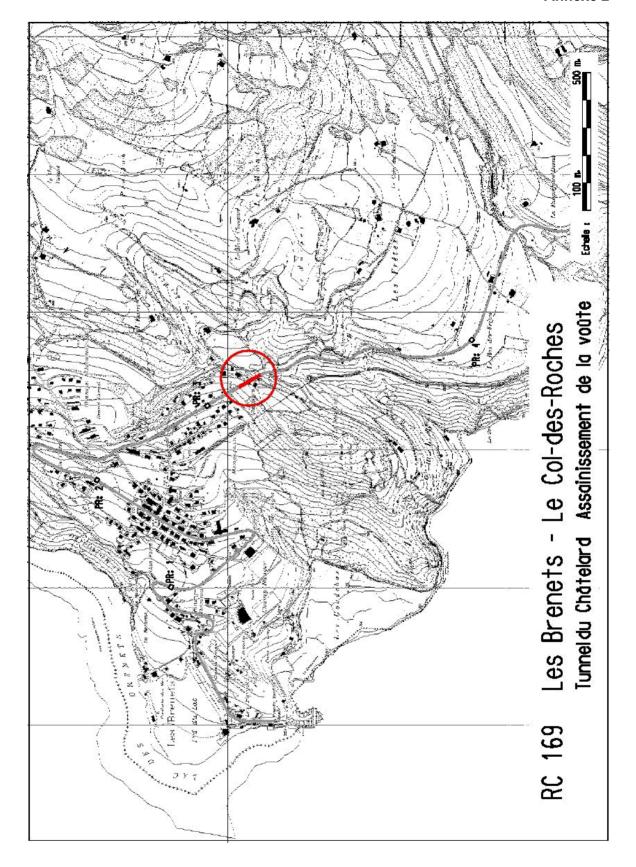
Le président,

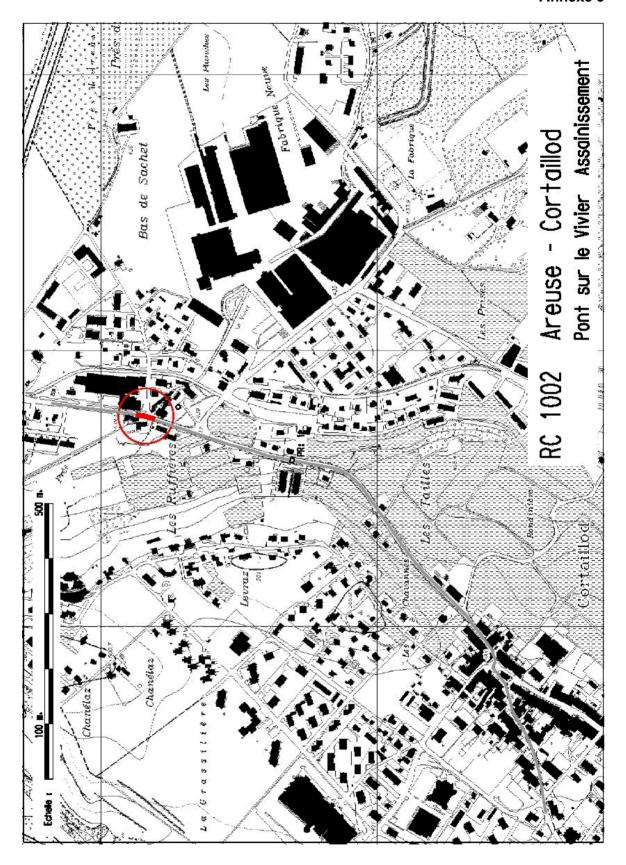
Les secrétaires,

ANNEXES Annexe 1

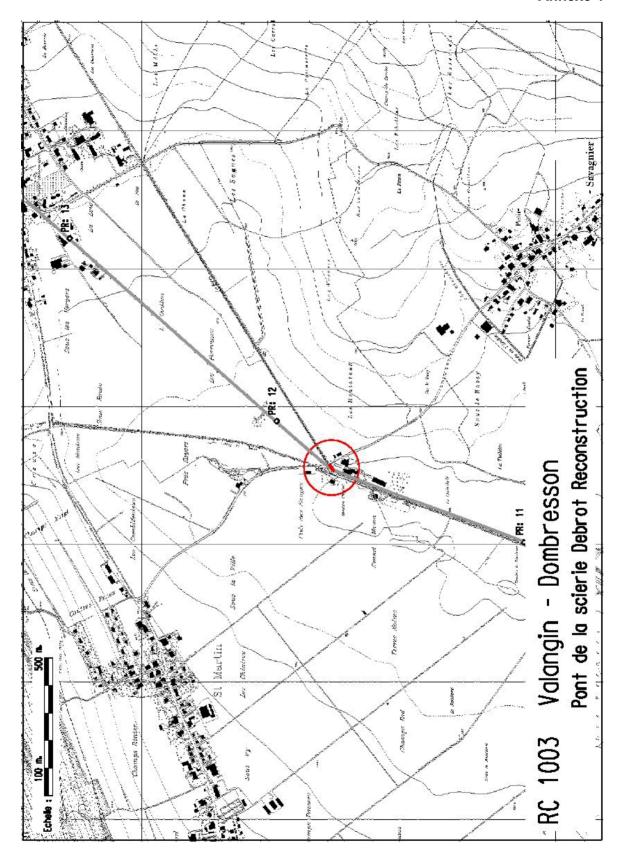


Annexe 2





Annexe 4



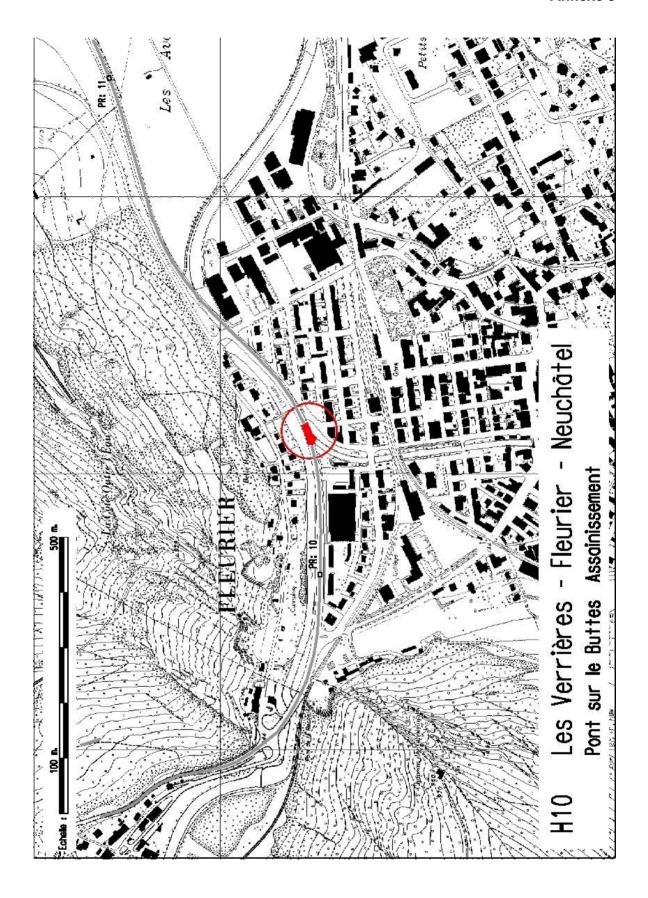


TABLE DES MATIERES

		Pages
RESUN	1E	1
1.	INTRODUCTION	2
2.	REMPLACEMENT ET ACQUISITION DES VEHICULES ET MACHINES POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES	5
3.	PROGRAMME DES TRAVAUX COMPLEMENTAIRES ROUTIERS	7
4.	PROGRAMME DES TRAVAUX COMPLEMENTAIRES POUR LES OUVRAGES D'ART	9
5.	ASPECT FINANCIER	10
6.	CONCLUSIONS	11
pour le	portant octroi d'un crédit de 6,8 millions de francs renouvellement et l'acquisition de véhicules et hines pour l'entretien du réseau routier neuchâtelois	13
1,8 mill	portant octroi d'un crédit complémentaire de ion de francs pour la restauration et l'entretien onçon routier	14
2,3 mill	portant octroi d'un crédit complémentaire de ions de francs pour la restauration et l'entretien tre ouvrages d'art	15
Annexe Annexe Annexe	1 : RC 1310 Les Ponts-de-Martel – Petit-Martel	16 17 18 19 20