



**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
proposant
le classement des motions et postulats en suspens
dans les domaines des routes et marchés publics**

(Du 16 décembre 2009)

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION

En considérant le nombre important de motions et postulats en suspens au Département de la gestion du territoire, le Conseil d'Etat a décidé de les traiter de façon groupée. Ainsi, le présent rapport propose le classement de onze motions et postulats, avec un argumentaire à l'appui. Il est à noter que les motions et postulats relatifs au transports publics font l'objet d'un rapport ad hoc, à l'instar des motions et postulats dans les domaines de l'aménagement, des bâtiments, de l'énergie, de la protection de l'environnement, des forêts, de la protection de la nature et des automobiles.

2. MOTIONS ET POSTULATS EN SUSPENS DANS LES DOMAINES DES ROUTES ET MARCHES PUBLICS (état au 30 novembre 2009)

Motion Pierre Bonhôte – Vieillessement de nos infrastructures

En date du 19 janvier 1999, votre Conseil a accepté la motion Pierre Bonhôte 97.114, dont nous rappelons la teneur ci-après:

97.114
12 février 1997
Motion Pierre Bonhôte
Vieillessement de nos infrastructures

Récemment, le Centre de recherches conjoncturelles de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich a rappelé qu'un tiers du réseau routier suisse, 2000 ponts et 8000 kilomètres de canalisations sont en mauvais état. Selon la Société suisse des entrepreneurs, les collectivités publiques ont dépensé l'an dernier un milliard de francs pour réparer 71.000 km de routes alors que trois milliards auraient été nécessaires.

Si ces analyses sont exactes, les conséquences de notre actuelle négligence pourraient s'avérer ruineuses pour les générations futures.

En conséquence, nous prions le Conseil d'Etat:

- de nous présenter une analyse de l'état de nos infrastructures;*
- de déterminer dans quelle mesure l'entretien actuellement consenti suffit à garantir la pérennité de ces infrastructures;*
- de calculer l'évolution prévisible des frais d'entretien pour les vingt prochaines années, en tenant compte des investissements projetés et de l'éventuel rattrapage de l'entretien différé.*

Cosignataires: J.-J. Delémont, S. Mamie, B. Perret, M. Blum, J. Philippin, C. Borel, J. Studer, F. Berthoud, L. Matthey, B. Bois et B. Soguel.

Le texte de la motion met en avant les conséquences d'un manque de planification au niveau de l'entretien et du renouvellement des infrastructures routières, tant aux choix budgétaires qu'à la planification de l'entretien routier du point de vue technique.

Il faut préciser que ces lacunes, bien réelles, découlent toutes deux d'une volonté d'économie. Les restrictions budgétaires ont dicté des diminutions de dépenses année après année pour les travaux eux-mêmes, alors que le manque de planification de l'entretien est dû à un report répété, par manque de personnel.

Seul un volet du rapport 00.034 à l'appui de la demande de crédit de 72,5 millions de francs (11^e étape) traitait de l'état du réseau routier et des besoins financiers nécessaires pour sa remise en état. Par contre, cette analyse ne permettait pas d'avoir une vision globale exhaustive de l'état du réseau routier cantonal, ni des coûts à prévoir pour sa remise en état et/ou le maintien de sa valeur.

Aujourd'hui, le service des ponts et chaussées (SPCH) a fait l'objet d'une réorganisation partielle et d'une nouvelle répartition de quelques tâches générales, dont la planification de l'entretien routier. La planification des effectifs approuvée par le Conseil d'Etat, le 9 avril 2008, a notamment admis la création d'un poste de gestionnaire affecté à cette activité spécifique. La personne retenue pour mener à bien cette énorme tâche de collecte et de traitement de données a commencé son activité au printemps 2009. Elle travaille notamment avec le logiciel ViaPMS, qui permet d'analyser en profondeur l'état du réseau, ainsi que le rythme auquel il se dégrade et les investissements nécessaires dans le temps pour en maintenir la valeur et la fonctionnalité. Les premiers résultats consolidés devraient tomber à partir de l'été 2010.

Dès lors, tous les éléments mentionnés dans la motion sont pris en considération et le SPCH porte une attention particulière à cette problématique. Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion Pierre Bonhôte 97.114.

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

En date du 4 octobre 2000, votre Conseil a accepté le postulat du groupe radical 00.150, dont nous rappelons la teneur ci-après:

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.

Le postulat 00.150 étant étroitement lié à la motion 97.114 ci-dessus, la même réponse peut y être apportée avec des conclusions analogues. Dès lors, nous proposons le classement du postulat du groupe libéral 00.150.

Motion Pierre-André Delachaux – Cantonalisation de la route Couvet – Mauborget

En date du 16 octobre 1985, votre Conseil a accepté la motion Pierre-André Delachaux 81.151 dont nous rappelons la teneur ci-dessous:

81.151

18 novembre 1981

Motion Pierre-André Delachaux

Cantonalisation de la route Couvet – Mauborget

Les soussignés demandent au Conseil d'Etat d'envisager la cantonalisation du tronçon neuchâtelois de la route Couvet - Mauborget.

Ils s'appuient sur les considérations suivantes:

- la partie vaudoise est cantonalisée;*
- cette route se révèle une voie de liaison importante du Val-de-Travers aux hauts du Jura (Soliat, Creux-du-Van). Le trafic touristique y croît régulièrement;*
- le Val-de-Travers a unanimement admis, dans son programme LIM de développement, l'importance de cette liaison avec Saint-Aubin et le Littoral;*
- le Val-de-Travers, abandonnant tout esprit de rivalité entre communes dans cette affaire, s'est rallié à cette unique proposition de cantonalisation d'une route communale.*

Cosignataires: C.-G. Bourquin, P. Wyss, R. Jeanneret, W. Lambelet, G. Dubois et J.-C. Barbezat.

Les motionnaires justifient la cantonalisation, sur territoire neuchâtelois, de la route Couvet-Mauborget en utilisant des arguments qui ne concernent que la liaison vers le Creux-du-Van et Saint-Aubin. Or, sur territoire vaudois, cette liaison-là n'est pas cantonale. De fait, cette route est d'un gabarit très restreint et n'est pas déneigée en hiver, si ce n'est sur certains tronçons, par des privés et uniquement pour leurs propres besoins.

La liaison en direction de Mauborget, est quant à elle, bien une route cantonale, mais elle n'est pas non plus déneigée en hiver.

De plus, le canton de Vaud procède aujourd'hui à une vaste réflexion interne visant à redéfinir la structure du réseau routier cantonal, procédure qui pourrait bien aboutir à son déclassement.

Les considérations énoncées ci-avant conduisent à proposer l'abandon de cette motion.

Motion Laurence Boegli – Les cyclistes existent, il y en a même dans notre canton

En date du 27 mars 1996, votre Conseil a accepté la motion amendée Laurence Boegli 94.122, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

94.122

22 juin 1994, amendée le 27 mars 1996

Motion Laurence Boegli

Les cyclistes existent, il y en a même dans notre canton

La route est un lien. S'y côtoient différents moyens de transports: bus, voitures, cycles...

Les accidents sont nombreux – trop bien sûr – pour toutes les catégories d'usagers.

Ils sont souvent graves, parfois même mortels pour la catégorie qui est la moins bien protégée, celle des cyclistes, bien qu'elle soit également la moins dangereuse tant pour les autres usagers que pour la nature.

Nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier la mise en place de mesures de sensibilisation ou d'encouragement à la protection individuelle ainsi que la mise en place d'une campagne de sensibilisation envers les cyclistes destinée aux autres usagers de la route.

Nous souhaitons que, dans le même esprit, il étudie la possibilité de créer:

- a) des pistes ou des bandes cyclables chaque fois qu'une route cantonale doit être refaite;*
- b) un marquage sur les principales routes cantonales.*

Cosignataires: C. Stahli-Wolf, H. Wülser, F. John, F. Cuche, V. Gasser, J.-C. Pedrolí, F. Blaser, A. Bringolf, J.-J. Delémont, J. Philippin, J.-A. Maire et M. Schaffter.

Au fil des réalisations routières mises en service dans le canton, on voit apparaître des aménagements utiles à la mobilité douce en général et aux cyclistes en particulier. Le dernier tronçon traité va d'Areuse à Vaumarcus. Des voies cyclables ont été aménagées ou ont été marquées sur tous les nouveaux tronçons de routes cantonales, ainsi que sur beaucoup de tronçons rénovés suite aux travaux autoroutiers.

Depuis plusieurs années, le service des ponts et chaussées (SPCH) prévoit systématiquement, dans le cadre de travaux d'élargissement de chaussée, d'intégrer des voies cyclables de chaque côté de la chaussée. La mise en œuvre de cette intention n'est malheureusement souvent pas possible lorsque la chaussée n'est pas élargie, les gabarits à disposition ne permettant pas le marquage de voies cyclables à même de garantir la sécurité des usagers.

La réflexion relative au marquage de bande cyclable sur les routes existantes indépendamment de travaux de réfection routiers butte bien souvent, dans notre canton montagneux, sur les questions topographiques qui obligent à maintenir des zones de dépassement des véhicules lents sur des routes qui comporteraient une largeur suffisante pour ces marquages.

Néanmoins, et de cas en cas, dans les zones où le gabarit routier n'est pas suffisant pour l'aménagement de deux voies cyclables en plus des deux voies de circulation - en principe en localité - et où la volonté est de modérer la vitesse des véhicules à moteur, le marquage médian (blanc, continu ou discontinu) est supprimé au profit de celui de voies cyclables de part et d'autre de la chaussée (jaunes, par ex. traversée de Saint-Aubin).

En-dehors de la problématique spécifique des voies cyclables sur chaussée, l'aménagement d'itinéraires de mobilité douce a fait l'objet, en juin 2008, d'un plan directeur cantonal, qui permet de mieux se rendre compte de l'état actuel de situation et des projets à entreprendre. C'est ce plan directeur qui présidera aux options à prendre, même si, bien souvent, les questions budgétaires jouent un rôle non-négligeable dans les possibilités de réalisation concrètes.

Quant au cas particulier du franchissement de l'Areuse, entre le nord du plateau de Perreux et le plateau de la gare de Boudry, l'idée d'accoler une passerelle au pont du chemin de fer a été discutée en 2006 avec les CFF. Ceux-ci ont récemment fait état d'une intention d'assainir cet ouvrage prochainement. La discussion relative à l'intégration d'une passerelle sera donc reprise dans ce cadre.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion Laurence Boegli 94.122.

Motion Pierre-Alain Brand – Pistes cyclables dans le district de Boudry

En date du 3 février 1999, votre Conseil a accepté la motion amendée Pierre-Alain Brand 97.143, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

97.143

17 novembre 1997

Motion Pierre-Alain Brand

Pistes cyclables dans le district de Boudry

Si, d'une manière générale, les pistes réservées au trafic mixte des cycles et des piétons se sont notablement améliorées et étendues dans notre canton, il subsiste quelques tronçons très délicats qui laissent fortement à désirer tant au plan de la qualité, de la commodité que de la sécurité.

C'est le cas du secteur plat – et donc fréquenté – entre Areuse et le centre de Boudry, ainsi que celui qui relie les hauts de Boudry, sur la rive est, au plateau de Bevaix, sur la rive ouest.

Le premier cas présente de graves dangers routiers dans le secteur du chantier de la future autoroute et de la station de l'Ille, où les cycles doivent emprunter l'ancien

trottoir nord, cahoteux, resserré, discontinu, et des présélections étroites dans un trafic dense à vitesse encore élevée.

Dans le second cas, cyclistes et piétons doivent actuellement descendre dans le vallon de l'Areuse et remonter de l'autre côté par des chemins de vigne sinueux, raides et malgré tout relativement passants. Il existe pourtant à cet endroit un superbe viaduc ferroviaire qui pourrait, moyennant un aménagement rudimentaire, servir d'éventuel passage pour les cycles et piétons.

Le Conseil d'Etat est donc invité à étudier les voies et moyens d'améliorer les deux secteurs cités, par exemple en envisageant la création d'une piste cyclable hors trafic sur une des rives de l'Areuse – pour permettre notamment aux élèves de Cescole et du Centre cantonal de formation professionnelle des métiers du bâtiment habitant Boudry de se déplacer plus sûrement – et en ouvrant une passerelle latérale sur le pont CFF de Boudry.

Il conviendrait en outre, pour concrétiser les objets de notre demande, d'étudier la possibilité de réutiliser des matériaux de l'Expo 2001 disponibles après son échéance ainsi que ceux provenant du chantier de la future autoroute A 5.

Cosignataires: B. Matthey, J.-P. Bucher, J.-C. Baudoin, F. Meisterhans, J. Besancet et P.-J. Erard.

La motion 97.143 étant très similaire à la motion 94.122 traitée ci-dessus, la même réponse peut y être apportée avec des conclusions analogues. Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion Pierre-Alain Brand 97.143.

Motion des groupes radical et libéral-PPN – Ouverture des marchés publics – Entreprises neuchâteloises lésées?

En date du 20 janvier 2003, votre Conseil a accepté la motion amendée des groupes radical et libéral-PPN 01.156, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

01.156

19 novembre 2001

Motion des groupes radical et libéral-PPN

Ouverture des marchés publics – Entreprises neuchâteloises lésées?

L'ouverture des marchés publics et les règles qui y sont associées ont en particulier pour but de rendre transparentes et licites les adjudications.

Malgré l'interdiction de négociation des prix, cette ouverture des marchés prévoyait la réalisation d'économies pour l'Etat.

Les procédures, appliquées à la lettre, imposent des obligations aux pouvoirs adjudicateurs.

Le problème est le fait que ces procédures ne semblent pas être comprises, interprétées ou appliquées de manière identique dans tous les cantons ainsi que dans toutes les communes d'un même canton.

Dans notre République, "A vouloir laver plus blanc que blanc", on a pu dans certains cas prêter les entreprises régionales.

Ces mêmes entreprises, contribuables et créatrices d'emplois, ont pourtant l'impression "qu'il est difficile de planter un clou" hors de nos frontières cantonales alors que la concurrence extracantonale aurait la part belle dans notre République.

Nous prions le Conseil d'Etat de réaliser une étude comparative des résultats des adjudications dans le canton (rang de l'entreprise adjudicatrice, différence en % par rapport à l'offre la plus avantageuse, ...).

Une étude comparative semblable est souhaitée pour les adjudications hors canton auxquelles ont participé des entreprises neuchâteloises.

Signataires: P. de Pury et P. Bonhôte

A titre liminaire, l'ouverture des marchés publics n'a nullement pour objectif, comme le stipule expressément la motion, de rendre "licites" les adjudications.

S'il n'est pas contesté que l'absence de toute protection juridique dans la République et Canton de Neuchâtel avant l'adoption de la loi cantonale sur les marchés publics (LCMP), du 22 mars 1999, a certainement pu conduire par le passé à une pratique, voire à une "licéité" à géométrie variable, il n'en demeure pas moins que les buts poursuivis par l'instauration de règles internationales d'une part (accord OMC sur les marchés publics, du 15 avril 1994, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1996, Accords bilatéraux, du 21 juin 1999, entrés en vigueur le 1^{er} juin 2002), et de réglementations intercantionales et cantonales d'autre part (Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), du 25 novembre 1994, loi cantonale sur les marchés précités), sont:

- la transparence;
- la non-discrimination;
- la concurrence efficace;
- la protection juridique.

Les réalisations d'économies pour l'Etat n'ont strictement rien à voir avec l'interdiction ou non des négociations sur les prix, mais résultent notamment de l'accroissement de la concurrence, ensuite de la plus grande ouverture des marchés, ainsi que de causes conjoncturelles ou autres dont la motion en cause n'est pas l'objet.

La rapide évolution du droit des marchés publics au niveau international a précisément permis à la législation intercantonale et cantonale de s'adapter dans les plus brefs délais à des situations susceptibles de créer des inégalités de traitement entre pouvoirs adjudicateurs et soumissionnaires cantonaux et extra-cantonaux.

Ainsi par exemple, l'harmonisation des valeurs seuils pour le marché suisse a permis d'éviter toute discrimination de soumissionnaires cantonaux dans d'autres cantons et inversement, alors que tel n'était pas le cas avant la révision de l'accord intercantonal sur les marchés publics et de la loi cantonale sur les marchés publics, entrés en vigueur respectivement au 1^{er} juin 2004 et au 1^{er} janvier 2004.

L'article 12 bis de l'AIMP stipule expressément en son alinéa 3 que "Les cantons ont la faculté d'abaisser les seuils non soumis aux traités internationaux, mais ne peuvent pas invoquer la clause de réciprocité".

Or, ces seuils sont fixés en annexe dudit accord et repris à l'article 3a de l'arrêté portant modification du règlement d'exécution de la loi cantonale sur les marchés publics (RELCMP), du 2 juillet 2004.

Dès lors, les seuils étant harmonisés et la protection juridique identique pour les soumissionnaires cantonaux et extra-cantonaux, il ne saurait être question de "vouloir laver plus blanc que blanc" dans notre canton.

Ceci est d'autant moins le cas encore depuis une autre modification introduite par l'accord intercantonal révisé et l'arrêté cantonal précité, qui prévoit en son article 3b, alinéa 2, que pour les marchés de construction non soumis aux accords internationaux, ce n'est plus leur valeur totale qui détermine la procédure applicable, mais bien la valeur de chaque marché (maçonnerie, carrelages, peinture, etc.).

Cette disposition, combinée à la majoration des valeurs-seuils ensuite de l'harmonisation précitée, permet aujourd'hui d'adjuger de très nombreux marchés en procédure de gré à gré, voire en procédure sur invitation, c'est-à-dire sans aucun appel d'offres.

De surcroît, et contrairement à certains autres cantons, notre législation n'oblige pas le pouvoir adjudicateur cantonal ou communal, dans le cas d'une procédure par invitation, à faire obligatoirement appel à un soumissionnaire extra-cantonal ou extra-communal pour garantir une certaine ouverture des marchés publics.

Au vu de ce qui précède, et même s'il est impossible, vu l'absence de publication, de connaître le nombre de marchés passés par invitation ou de gré à gré, on peut sans se tromper estimer à environ 80% le nombre de marchés publics pouvant être adjugés sans appels d'offres préalables.

En dernier lieu, et comme stipulé dans la réponse postulat 03.161, les marchés publics neuchâtelois adjugés et publiés sur la plateforme SIMAP.CH ne représentent, sur les 15 cantons et villes recensés sur le site entre 2003 et 2007, que 1,92% du nombre total d'adjudications, ce qui laisse en principe bien davantage de chances à une entreprise neuchâteloise de "planter un clou" hors du canton que l'inverse.

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion des groupes radical et libéral-PPN 01.156.

Motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN – A quand le bout du tunnel?

En date du 26 mars 2003, votre Conseil a accepté la motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN 02.136, dont nous rappelons la teneur ci-après:

02.136

10 juillet 2002

Motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN A quand le bout du tunnel?

Les citoyens soussignés, électeurs et électrices dans le canton de Neuchâtel, en vertu de l'article 41 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel, du 25 avril 2000, et des articles 117 a et suivants de la loi cantonale sur les droits politiques, du 17 octobre 1984, invitent le Grand Conseil à prier le Conseil d'Etat d'étudier les moyens d'accélérer la réalisation du tunnel d'évitement du centre du Locle. En attendant la réalisation du tunnel d'évitement, le Conseil d'Etat est prié également d'étudier, d'entente avec le Conseil communal du Locle, un aménagement du secteur de route compris entre le Pied-du-Crêt et le carrefour Girardet/Crêt-Vaillant. Cet aménagement pourrait ressembler à celui en place sur le boulevard de la Liberté, à La Chaux-de-Fonds. Pour rappel, cet aménagement comprend une haie centrale, des présélections et des giratoires, ceci pour faciliter l'intégration au trafic pour les habitants bordant cette artère.

Motivation

Chaque jour ouvrable, 21.000 véhicules traversent la ville du Locle selon l'axe est - ouest... Cela entraîne d'importantes perturbations en ville, notamment en début et en fin de journée. De plus, le désenclavement de notre région passe par le renforcement de l'axe routier Berne - Besançon.

La fluidité du trafic entre Marin et le Col-des-Roches en est une condition essentielle. Or, Le Locle se trouve sur cette artère vitale pour le développement des Montagnes neuchâteloises. A titre d'information, les plans du projet du tunnel d'évitement datent de 1995.

*Premier signataire: Hermann Widmer, rue des Primevères 26b, 2400 Le Locle.
Motion populaire munie de 177 signatures.*

Depuis le dépôt de cette motion, trois éléments majeurs sont intervenus qui la rendent caduque:

- le plan sectoriel des transports de la Confédération, entériné par le Conseil Fédéral en mai 2006, admet le classement de la H20 dans le réseau des routes nationales;
- le Grand Conseil a accepté, en décembre 2007, un crédit de 4 millions de francs destiné à étudier, notamment, l'évitement du Locle par le futur tracé autoroutier. Ces études sont en cours aujourd'hui;
- le Grand Conseil a adopté, en décembre 2008, un crédit supplémentaire de 700.000 francs pour l'aménagement des entrées de la ville du Locle, grâce auquel un giratoire pourra être construit entre le Bas-du-Crêt et la route de la Combe-Girard. Ce giratoire est un complément nécessaire aux feux tricolores mis en place par la commune dans le courant de l'année 2007 et permettra d'atteindre le deuxième but visé par la motion, à savoir faciliter les accès aux riverains sur ce tronçon routier.

Compte tenu de ce qui précède, nous proposons le classement de la motion populaire de la section locloise du parti libéral-PPN 02.136.

Motion Jean-Claude Baudoin – Du travail douze mois sur douze sur les chantiers neuchâtelois

En date du 30 septembre 2008, votre Conseil a accepté la motion Jean-Claude Baudoin 08.173, dont nous rappelons la teneur ci-après:

08.173

2 septembre 2008

Motion Jean-Claude Baudoin

Du travail douze mois sur douze sur les chantiers neuchâtelois

Comment mieux répartir le travail douze mois sur douze sur les chantiers neuchâtelois dans le secteur du génie civil?

Si l'Etat, les communes et les institutions à l'image de Viteos ou du Groupe e par exemple pouvaient entrer en matière sur une telle requête, les entreprises du génie civil sauraient encore mieux lutter contre l'exclusion professionnelle, contre les horaires irréguliers, soutenus, rythmés et le recours obligatoire aux travailleurs temporaires!

Aujourd'hui, il s'agit de dresser quelques constats pour comprendre les enjeux de notre demande d'étude:

- les entreprises du génie civil travaillent environ dix mois et assument treize mois de charges salariales par an;*
- le personnel reste souvent inoccupé tout au long des mois de janvier et de février, en dépit de conditions climatiques parfois excellentes;*
- les entreprises n'obtiennent pas des pouvoirs adjudicateurs les permis de fouille entre le début de l'hiver et le mois de mars, alors que les rigueurs hivernales ne sont souvent plus celles d'antan;*
- le recours aux indemnités en cas de réduction de l'horaire de travail n'est pas possible pour des motifs météorologiques. Dès lors, pour éviter les licenciements chaque hiver et lutter contre l'exclusion professionnelle, les partenaires du secteur principal de la construction en terres neuchâteloises ont signé une convention collective, laquelle fonctionne telle une caisse de chômage alimentée par les travailleurs et les patrons;*
- d'année en année, les travaux de report sont moins conséquents. Aussi, il est vital de pouvoir obtenir des pouvoirs adjudicateurs une meilleure répartition du travail;*
- l'actuelle pratique qui veut que les soumissions soient remises aux entreprises au cours du premier trimestre et que les travaux sur le terrain ne débutent réellement qu'au mois d'avril provoque la surchauffe l'été, avec des cadences de travail plus rapides et plus intensives, puis des recours indispensables aux travailleurs temporaires;*
- enfin, dans le système habituel d'aujourd'hui, les entreprises croulent sous les appels d'offres qui tombent toutes le même mois ou presque au sortir de l'hiver et qui, de plus, sont toutes à rendre aux pouvoirs adjudicateurs dans les mêmes délais!*

Nous précisons maintenant qu'une telle demande d'étude ne tombe pas du ciel. Auparavant, la Fédération Neuchâteloise des Entrepreneurs a multiplié les contacts avec le Département de la gestion du territoire, avec les représentants techniques des trois villes et avec l'institution Viteos. Plusieurs réunions ont eu lieu depuis le mois de janvier 2007, date à laquelle, de manière formelle, les entrepreneurs ont obtenu le feu vert pour engager une réflexion concertée avec les milieux publics.

A l'issue de cette période de réflexion, nous pouvons aujourd'hui signer cette motion, à l'appui de requêtes précises:

- le Conseil d'Etat pourrait-il rédiger une directive, un arrêté urgent à l'attention de tous les pouvoirs adjudicateurs publics afin:*
- de reconsidérer l'usage du permis de fouille, en faciliter la délivrance, encourager les dérogations simplifiées lorsque les conditions climatiques permettraient dans le Bas du canton comme dans le Haut parfois d'ouvrir des chantiers;*
- d'encourager les services techniques de l'Etat et des communes à préparer et envoyer les soumissions tout au long des mois de septembre, octobre, novembre et décembre afin que les travaux, après adjudications, puissent*

démarrer plus tôt l'année suivante lorsque les fenêtres météorologiques autorisent le travail dans le secteur du génie civil?

Dans cette perspective, une condition préalable est impérative. Pour pouvoir mieux répartir douze mois sur douze les commandes des pouvoirs publics, il s'agirait dans le même temps de:

- *délivrer aux services techniques (ponts et chaussées, service des bâtiments de l'Etat, sections techniques dans les communes, etc.) des enveloppes pluriannuelles, sorte de crédits cadre qui permettraient sur une législature une meilleure répartition du travail et des soumissions. A cet effet, nous précisons que la pratique des enveloppes pluriannuelles existe d'ores et déjà dans les deux principales villes du canton. Les crédits cadre destinés à l'investissement ne constituent plus forcément une nouveauté. Seul bémol: en cas de soubresaut financier, l'autorité politique, bien souvent sans crier gare, freine des quatre fers et coupe dans les budgets d'investissements, ce qui perturbe pour le moins toutes les planifications, aussi précises, novatrices et réussies soient-elles!*

Le Conseil d'Etat est-il aussi d'avis qu'une telle condition impérative peut être remplie au plus vite? Nous le remercions par avance de sa volonté de réformer.

L'urgence est demandée. Elle s'explique aisément: après l'été et l'automne, il serait bon de pouvoir profiter des nouvelles mesures des collectivités publiques pour l'hiver prochain déjà.

L'urgence est demandée.

Cosignataires: J.-B. Wälti et H.-B. Chantraine.

Préalablement à l'acceptation de cette motion par le Grand Conseil, le service des ponts et chaussées (SPCH), le service des bâtiments (SBAT), les services techniques des villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds, ainsi que Viteos se sont déjà rencontrés pour discuter de la possibilité ou non de répartir le travail sur les 12 mois de l'année.

Dans une conclusion provisoire, il a été établi que:

- pour ce qui concerne les bâtiments, la problématique n'est pas aiguë, puisque les travaux de terrassement et de construction du gros œuvre peuvent se faire en hiver, et les travaux de second œuvre sont réalisés sous toiture. Seuls quelques travaux spécifiques (aménagements extérieurs, étanchéités, ...) doivent être exécutés hors des périodes météorologiquement défavorables;
- quant aux travaux routiers et de génie civil, les points bloquants principaux se résument à l'impossibilité d'ouvrir des fouilles dans les routes durant les périodes où des chutes de neige risquent de se produire, ainsi qu'à des contraintes de constructions de réseaux souterrains par basse température (ce qui empêche la remblayage des fouilles).

Aujourd'hui, une réflexion est en cours pour examiner la faisabilité d'une coordination des mises en soumission entre les principaux pourvoyeur de travaux publics, selon les contraintes posées par les mécanismes budgétaires en présence, et en tenant compte des disponibilités en forces de travail (bien souvent, les soumissions devraient être élaborées pendant que les chantiers monopolisent l'attention des directions de travaux... et ce sont les même personnes qui font les deux !). Nous proposons donc le classement de la motion 08.173.

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

En date du 4 octobre 2000, votre Conseil a accepté le postulat amendé Jean-Sylvain Dubois et Dominique Gilbert Rossier 00.1494, dont nous rappelons la teneur ci-après (version amendée):

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-Lecoultre, 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.

Dans le rapport 00.034 à l'appui de la demande de crédit relative à la onzième étape de restauration et d'aménagement des routes cantonales et ouvrages pour piétons et cyclistes, il est notamment prévu un montant de 300.000 francs pour des études traitant de la traversée de Peseux en tunnel. Ce rapport a été présenté par le Conseil d'Etat au Grand conseil en octobre 2000, et intégralement validé lors de cette même session.

A ce jour, les dépenses faites se montent à 20.000 francs. Il n'a pas été souhaité, pour des questions de cohérence du projet d'agglomération, que ce projet soit retenu dans les mesures du projet d'agglomération. Les études y relatives font toujours partie des projets intégrés dans le crédit de la 11^e étape de réfection et d'amélioration des routes cantonales et ne sont pas remises en question.

Au vu de ce qui précède, le postulat Jean-Sylvain Dubois et Dominique Gilbert Rossier 00.149 est sans objet, nous en proposons donc le classement.

Postulat du groupe socialiste – Marchés publics: quel bilan?"

En date du 4 novembre 2003, votre Conseil a accepté le postulat du groupe socialiste 03.161, dont nous rappelons la teneur ci-après:

03.161

4 novembre 2003

Postulat du groupe socialiste

Marchés publics: quel bilan?

Le Conseil d'Etat est prié de nous indiquer quel bilan il tire des premières années de la mise en application de la loi cantonale sur les marchés publics de 1999.

Peut-il notamment nous indiquer si les buts visés par la loi ont été atteints?

Peut-il chiffrer la charge de travail (et les coûts) supplémentaire(s) pour l'Etat et les communes?

Combien d'entreprises neuchâteloises ont obtenu des mandats hors canton? Combien d'entreprises, situées hors canton, ont effectué des travaux dans notre canton et pour quels montants?

Signataires: P. de Pury et P. Bonhôte.

La loi cantonale sur les marchés publics (LCMP), du 23 mars 1999, s'inscrit dans un cadre législatif dominé par les obligations internationales de la Suisse, comme l'Accord OMC sur les marchés publics, du 15 avril 1994, entré en vigueur le 1er janvier 1996.

Devant être transposé pour s'intégrer tant dans le droit national que cantonal, l'Accord OMC a donné lieu à une loi fédérale sur les marchés publics (LMP), du 16 décembre 1994, pour les marchés de la Confédération, à un Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), du 25 novembre 1994 et à la loi cantonale, qui a permis de combler le vide juridique existant en la matière, l'Accord intercantonal ne s'appliquant qu'à certains marchés à partir des seuils définis par l'Accord OMC.

Le domaine des marchés publics, comme tout domaine relativement nouveau dans un contexte international en pleine mutation, est appelé à une évolution constante et rapide.

Ainsi, tant l'Accord intercantonal que la loi cantonale ont depuis été modifiés pour tenir compte d'une part des Accords bilatéraux entrés en vigueur le 1er juin 2002, d'autre part pour contribuer à une harmonisation du droit des marchés publics dans les cantons, en prévoyant notamment des seuils identiques pour les marchés publics non soumis aux accords internationaux.

Enfin, l'Accord OMC sur les marchés publics, qui avait changé radicalement le monde des passations de marchés, en introduisant les principes fondamentaux de transparence, de non-discrimination et de protection juridique efficace, est actuellement en phase finale de révision, dans le but de le rendre plus fonctionnel et lisible et pour tenir compte de l'évolution de la pratique actuelle en matière de marchés publics, notamment pour ce qui a trait au rôle des outils électroniques dans le processus de passation des marchés.

Cette situation a entraîné une révision de la loi fédérale sur les marchés publics, dont la consultation vient d'ailleurs de s'achever, et qui est contestée par la quasi-totalité des cantons, vu notamment son caractère centralisateur, alors que ces derniers s'appuient sur l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) comme base d'harmonisation entre eux.

Tant l'Accord intercantonal que la loi cantonale sur les marchés publics ont permis à notre canton de s'adapter à l'évolution du droit international et éviter ainsi de se voir imposer directement par des instances juridiques supérieures des règles de droit ou de comportement pour non-respect de ses obligations internationales, comme l'accord OMC ou l'accord bilatéral sur les marchés publics.

Avant de devoir s'adapter à l'environnement international en vigueur depuis 1996, le canton de Neuchâtel n'avait aucun outil législatif dans le domaine des marchés publics, ce qui n'était évidemment pas pour assurer les buts fondamentaux poursuivis, à savoir la concurrence efficace, l'égalité de traitement, la transparence et l'utilisation parcimonieuse des deniers publics.

A l'heure actuelle, les buts précités sont atteints dans leur grande majorité, l'évolution rapide du droit ayant également permis au canton de corriger rapidement le tir lorsque le

besoin s'en est fait sentir, l'exemple le plus marquant étant l'harmonisation des seuils entre cantons au niveau suisse, lorsque les seuils internationaux n'étaient pas atteints.

La discrimination que chaque canton avait loisir de pratiquer quand le voisin avait des seuils qui n'étaient pas identiques a ainsi disparu du paysage des marchés publics, ou du moins les instances judiciaires ont-elles les moyens d'intervenir lorsque une telle discrimination est invoquée par un recourant.

S'agissant de la question de la charge de travail et des coûts supplémentaires pour l'Etat et les communes, ils sont relativement faibles et ne représentent pour l'heure guère plus que la prise en charge des coûts d'exploitation du produit SIMAP.CH, qui constitue le système d'information sur les marchés publics en Suisse, ainsi que du centre de compétence SIMAP, toutes sommes qui ont été estimées à un montant annuel de 50.000 francs au maximum, mais qui restent actuellement largement inférieures à ce chiffre, la participation du canton de Neuchâtel s'élevant à 11.108 francs par exemple, pour l'année 2008.

Il n'est évidemment guère possible de connaître le nombre d'entreprises neuchâteloises ayant obtenu des mandats hors canton, dans la mesure notamment où seuls les plus grands marchés publics font l'objet d'un appel d'offres, en procédure ouverte ou sélective, par opposition à tous les marchés de construction, de fournitures ou de services dont les seuils permettent une procédure par invitation, voire de gré à gré, qui ne donnent lieu à aucune publication, voire même aucune possibilité de recours pour les marchés de gré à gré.

Comme la loi cantonale sur les marchés publics, du 23 mars 1999, modifiée par la loi portant modification de la loi cantonale sur les marchés publics (LCMP), du 4 novembre 2003, a introduit en son article 16 l'obligation de publier les appels d'offres sur le site Internet des collectivités publiques suisses consacré aux marchés publics, soit en l'occurrence le site SIMAP.CH, on connaît du moins aujourd'hui, pour les cantons ou villes publiant leurs appels d'offres sur ce site, les statistiques 2003–2007.

Sur 15 cantons et villes publiant non seulement leurs appels d'offres, mais également les adjudications, il y a eu dans la période précitée 3'940 adjudications, dont 73 pour l'Etat de Neuchâtel et 3 pour la Ville de Neuchâtel.

Cette statistique SIMAP, même si elle ne permet évidemment pas de tirer de conclusions quant aux adjudicataires extra-cantonaux ou non, démontre à tout le moins l'insignifiance des marchés publics neuchâtelois dans ce contexte, puisqu'ils ne représentent que 1,92% du total.

Dans ces conditions, il semble à tout le moins acquis qu'une entreprise neuchâteloise possède statistiquement bien davantage de possibilités de se voir adjudger un travail hors canton qu'une entreprise hors canton sur territoire neuchâtelois.

Au vu de ce qui précède, nous proposons le classement du postulat du groupe socialiste 03.161.

Postulat du groupe socialiste – Assainissement de l'encorbellement de la Rançonnière

En date du 30 mai 2007, votre Conseil a accepté le postulat du groupe socialiste 07.147, dont nous rappelons la teneur ci-après:

07.147

30 mai 2007

Postulat du groupe socialiste Assainissement de l'encorbellement de la Rançonnière

Nous demandons au Conseil d'Etat de définir sur l'ensemble des routes cantonales, les secteurs des routes instables, et d'apprécier au mieux s'il y a lieu de limiter la circulation des 40 tonnes sur certaines routes cantonales.

Signataire: Frédéric Cuche.

Un certain nombre d'ouvrages d'art du réseau cantonal neuchâtelois peuvent être qualifiés "d'instables" à des degrés divers. Ce qualificatif convient essentiellement pour désigner les constructions qui sont situées dans un milieu géologiquement actif et qui sont inventoriées et traitées ci-dessous. Il est à relever qu'il n'existe actuellement pas de base de données répertoriant l'ensemble des murs de soutènement appartenant au patrimoine cantonal. Le bureau des ouvrages d'art et de l'économie des eaux (BOAE), dont l'effectif a été renforcé en 2008, s'est fixé pour but ces deux prochaines années, de dresser un inventaire exhaustif des ouvrages de soutènement et d'identifier ceux qui posent problème.

Le deuxième volet du présent argumentaire aborde les constructions frappées d'insuffisance structurale, ouvrages limités en charge ne supportant pas le passage de véhicules de 40 tonnes.

La troisième partie de la réponse fournie au postulat concerne l'inventaire des secteurs de routes instables.

Ouvrages instables liés aux événements géologiques

Les mouvements géologiques sont souvent des événements imprévisibles qui se déclenchent sans aucun signe annonciateur. Ceci limite toute action d'anticipation. Afin de garantir au mieux la sécurité des usagers, les ouvrages réputés sensibles ou fondés dans de mauvais terrains ont été équipés de dispositifs de contrôle des mouvements. Des inspections régulières permettent de suivre l'évolution des déformations et de remédier ainsi à toute déficience grave. Ces mesures ne suffisent néanmoins pas à éviter de temps en temps des incidents imprévisibles et à devoir prendre des mesures provisoires de fermetures de chaussées, partielles ou complètes.

Dans le courant 2009, le canton s'est doté de la cartographie des dangers naturels liés à la géologie pour l'ensemble du territoire neuchâtelois. Cette base permettra de mettre en évidence les ouvrages potentiellement menacés par des instabilités qui n'auraient pas encore été répertoriés en tant que tels.

Les ouvrages actuellement répertoriés comme sensibles sont peu nombreux. Les plus importants ont déjà fait l'objet de réfections et de renforcements divers. Ceux faisant l'objet de contrôles réguliers ou en cours d'étude sont:

- H10-Murs de soutènement de la Clusette: Le passage de la Clusette comporte 10 ouvrages de soutènement dont 4 sont ancrés (tirants d'ancrage actifs et passifs). Ils ont été construits au début des années 1970. Aucun assainissement ou renforcement

- n'a été effectué depuis leur construction. De plus, les données à disposition pour ces murs sont lacunaires. Le BOAE a procédé à un inventaire complet des données à disposition et a effectué en 2008, avec l'aide d'un bureau mandaté, une première évaluation de l'état des ouvrages, en suivant les recommandations de la confédération pour ce type de construction. En 2009 des investigations complémentaires seront nécessaires pour compléter les informations et permettre de planifier des interventions de renforcement qui apparaissent d'ores et déjà inéluctables. En 2010, un important crédit d'étude sera sollicité pour mener une analyse approfondie du tunnel lui-même, visant à déterminer l'ensemble des interventions de remise à niveau indispensables pour cet ouvrage vieux de plus de 30 ans;
- H10-Viaduc du Crêt-de-l'Anneau à Travers: Cet ouvrage datant de 1957 connaît des problèmes de tassements depuis sa construction. Suite au mauvais comportement de la culée côté Travers, cette dernière a été déplacée et une nouvelle dalle d'extrémité a été réalisée en 1967. Le viaduc étant fondé dans un sol alluvionnaire de très mauvaise portance, les tassements ont continué d'évoluer de manière particulièrement prononcée au droit de l'extrémité ouest côté Travers. En raison de déformations récurrentes, des réparations de joints sont nécessaires chaque année. Une étude a été menée en 2008, afin de déterminer les mesures susceptibles de stopper l'évolution de ces tassements et qui pourraient à terme mettre en péril la durabilité de cet ouvrage. Le résultat de cette étude montre qu'il faudrait plusieurs types d'interventions lourdes qui en finalité n'enrayeraient pas définitivement le phénomène. Une intervention importante nécessiterait également la fermeture complète de cet axe emprunté journalièrement par près de 8.000 usagers. Actuellement, un projet d'intervention plus léger est en cours d'élaboration. Il permettra de définir les interventions les plus efficaces et engendrant le moins de perturbation de trafic, avec pour objectif de ralentir le plus possible ce phénomène de tassement. En raison de sa sensibilité, cet ouvrage fait l'objet d'un contrôle périodique strict, afin de détecter suffisamment tôt d'éventuels mouvements significatifs;
 - H10-Mur de la Roche Percée: Les multiples relevés géométriques de ces dernières années ont montré que cet ouvrage continue de subir des déplacements et des tassements non négligeables depuis 1984. De plus, son comportement n'est pas homogène. Des investigations plus poussées sont prévues courant 2009 afin de mieux cerner le phénomène et de pouvoir intervenir à temps pour stabiliser la situation;
 - H10–Mur aval du Contour-de-la-mort à Saint-Sulpice: Cet ouvrage a été renforcé à maintes reprises, la dernière fois, localement, en 2009. Des relevés globaux effectués en 2008 faisaient état de déplacements non négligeables. Cet ouvrage est donc suivi avec la plus grande attention dans l'attente de la réalisation du tunnel du Bois des Rutelins, prévue dès 2010, projet qui permettra d'éviter ce tronçon instable;
 - T10–Pont de Thielle: le pont de Thielle, construit en 1969, est propriété des cantons de Berne et Neuchâtel, qui se répartissent à parts égales les dépenses liées au suivi et à l'entretien de cet ouvrage. Le canton de Neuchâtel a un rôle de canton-pilote, puisque le BOAE assume la direction générale des contrôles, des études et initie des éventuels travaux à engager. Cet ouvrage, instrumenté d'équipement de contrôle, est suivi régulièrement depuis 1980 en raison d'un déplacement longitudinal lent non stabilisé. L'ensemble de l'ouvrage se déplace longitudinalement en direction de la culée bernoise. Ce phénomène est probablement dû à un séisme dans la région de Thielle-Wavre entre 1973 et 1975. Un assainissement a été effectué en 2001. La campagne de 2006 a permis de mettre en place un système de contrôle par cibles réfléchissantes du côté de la culée Neuchâtel, visant à remplacer le système par fibre optique devenu instable au fil du temps. Ceci permet d'assurer la pérennité du suivi de l'ouvrage. Une intervention d'envergure ne suffirait pas à enrayer ce phénomène de

déplacement lent. Un plan de surveillance complet, avec la mise en place de valeurs d'alerte, est en cours d'établissement par un bureau mandataire externe.

Ouvrages présentant une insuffisance structurale

Une évaluation générale des ouvrages cantonaux a été effectuée avant l'entrée en vigueur de la libéralisation des 40 tonnes le 1^{er} janvier 2005. Ceux qui présentaient des insuffisances structurales ont été clairement identifiés. Certains ont déjà fait l'objet de renforcements, d'autres d'une limitation du tonnage dans l'attente de leur assainissement, de leur renforcement ou encore de leur remplacement. Il faut savoir que les effets sur les structures liés à l'augmentation du trafic lourd ne sont pas toujours visibles ou mesurables à court terme. Des effets à plus long terme sont également à prévoir, telles qu'une usure et une fatigue prématurées.

L'ensemble des ouvrages cantonaux sont contrôlés de manière systématique et régulière, les plus sensibles avec une fréquence plus approfondie.

Les ouvrages cantonaux aujourd'hui encore frappés de limitation de charge sont:

- RC5–Passage inférieur de Cressier (CFF): Cet ouvrage est actuellement limité à 28 tonnes. Une étude visant à augmenter sa capacité portante est en cours. Elle débouchera sans doute sur des travaux de renforcement relativement importants prévus à l'échéance de 2010, 2011. Il se pourrait que le remplacement complet de la structure métallique soit nécessaire;
- RC2232–Pont des Halles à Couvet: Cet ouvrage est limité à 34 tonnes et ne peut pas être modifié en raison de sa conception très ancienne. Seul son remplacement permettrait de lever cette limitation de charge;
- R2270–Pont sur l'Areuse à Champ-du-Moulin: Cet ouvrage est limité à 34 tonnes mais ne nécessite à notre sens pas de renforcement, vu la destination du trafic local qui l'emprunte.

Inventaire des secteurs de routes instables (état au 06 mars 2008)

Concernant l'inventaire des secteurs de routes instables, un certain nombre de tronçons ont été identifiés par l'office de l'entretien (OENT) et sont répertoriés ci-dessous. Il s'agit de:

- H10-Saint-Sulpice: "La Grande Côte – La Foule": Les déformations de la chaussée survenues en juillet 2003 sur environ 150 m de longueur, avec des décrochements longitudinaux pouvant atteindre 0.5 m environ sont dues à des effondrements importants dans les anciennes exploitations de calcaire environ 50 mètres en-dessous. Ces effondrements dans les mines se sont produits essentiellement dans une zone surexploitée, suite à la surcharge des piliers qui doivent assurer la stabilité des cavités. Les mouvements au droit de la chaussée se poursuivent actuellement avec une vitesse au moins 10 fois plus faible qu'au début. Des tassements correspondant à environ 10% de ceux déjà enregistrés sont encore attendus. Des effondrements d'importance comparable à ceux de 2003 ne sont pas exclus à l'avenir. Deux solutions sont envisageables. La première consiste à placer la chaussée dans une auge en béton armé fondée à plus de 60 m de profondeur. La longueur de l'ouvrage serait d'environ 250 m. Cette solution est beaucoup trop coûteuse et très difficile à réaliser. La seconde solution consiste à adapter la chaussée au fur et à mesure de l'apparition des déformations. Il s'agit de concevoir une superstructure souple de la chaussée capable de s'opposer et d'amortir les déformations brusques dues à des effondrements en profondeur. Une solution de ce type a été mise en œuvre et donne jusqu'à ce jour entière satisfaction;

- RC 149-Le Locle: "Le Prévoux": Ce tronçon de route subit des mouvements depuis un certain temps déjà et la route montre plusieurs signes de déformations plus ou moins importantes. Les terrains de cette zone sont composés de remblais ou d'éboulis et de colluvions, reposant sur des matériaux argileux et crayeux appartenant à l'Oehningien. La présence en profondeur de gravillons dans cette formation atteste d'un matériau remanié et probablement glissé. Les solutions permettant d'assainir la route pourraient être une combinaison de diverses mesures telles que: des ancrages de plaques améliorant la stabilité du terrain, l'implantation de drains horizontaux comme mesure confortative ou le rabattage de la nappe par une tranchée drainante à l'amont de la route. Ces mesures devraient être accompagnées par la réfection du coffre de la route. Le prolongement du mur en gabions en direction du Prévoux est également envisageable. Les études nécessaires à cet assainissement sont actuellement en cours;
- RC 2226 La Côte-aux Fées: "La Combe des Mulets": Ce tronçon de route est construit en remblai et montre localement des signes d'instabilité depuis plusieurs années. Le remblai de la route coupe un vallon alluvionnaire d'une rivière morte allant en direction du Nord-Est. Selon les données géologiques, plus en profondeur, la roche sous-jacente appartient aux Valanginiens. Les solutions permettant de stabiliser la route pourraient être la combinaison des diverses mesures de principe comme : l'évacuation des eaux de ruissellement de la route par des cunettes en évitant leur déversement dans le talus; le rabattement de l'eau à l'amont de la route en approfondissant et prolongeant le système de drainage; le remblayage en pied de talus permettant d'augmenter notablement la stabilité du talus ou encore la végétalisation par plantations de saules permettant d'augmenter la stabilité superficielle et de désaturer les sols en surface.

Les études précitées étant en cours, nous proposons le classement du postulat du groupe socialiste 07.147.

3. CONCLUSION

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat vous prie de prendre en considération le présent rapport et de classer les motions et postulats suivants:

- motion Pierre Bonhôte 97.114, du 12 février 1997, vieillissement de nos infrastructures;
- postulat du groupe radical 00.150, du 2 octobre 2000, l'entretien: retard à... développement durable?;
- motion Pierre-André Delachaux 81.151, du 18 novembre 1981, cantonalisation de la route Couvet – Mauborget;
- motion Laurence Boegli 94.122, du 24 juin 1994, amendée le 27 mars 1996, les cyclistes existent, il y en a même dans notre canton;
- motion Pierre-Alain Brand 97.143, du 17 novembre 1997, pistes cyclables dans le district de Boudry;
- motion des groupes radical et libéral-PPN 01.156, du 19 novembre 2001, ouverture des marchés publics – Entreprises neuchâteloises lésées?;

- motion populaire dans la section locloise du parti libéral-PPN 02.136, du 10 juillet 2002, à quand le bout du tunnel?;
- postulat du groupe socialiste 03.161, du 4 novembre 2003, postulat du groupe socialiste, marchés publics: quel bilan?;
- motion Jean-Claude Baudoin 08.173, du 2 septembre 2008, du travail douze mois sur douze sur les chantiers neuchâtelois;
- postulat Jean-Sylvain Dubois et Dominique Gilbert Rossier 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;
- postulat du groupe socialiste, 07.147, du 30 mai 2007, assainissement de l'encorbellement de la Rançonnière.

Veillez agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 16 décembre 2009

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
J. STUDER

La chancelière,
M. ENGHEBEN