



**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit
de 2.570.000 francs pour le renouvellement de véhicules et
de machines destinés à l'entretien du réseau routier
cantonal**

(Du 17 février 2014)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RESUME

Le service des ponts et chaussées a pour mission de garantir la viabilité et la sécurité hivernale et estivale du réseau routier cantonal, dont il assure également l'entretien des chaussées. A cet effet, pour permettre l'exécution d'un travail respectant la sécurité des usagers et la santé des travailleurs, il est indispensable que son parc de véhicules et de machines soit régulièrement renouvelé.

Soucieux d'être en possession des moyens nécessaires pour mener à bien, au meilleur coût, des prestations qui lui incombent, le service des ponts et chaussées sollicite le crédit nécessaire au remplacement de 9 machines et véhicules sur une période de quatre ans pour un montant total de 2.570.000 francs.

1. INTRODUCTION

L'office de l'entretien, subdivisé en trois divisions d'entretien couvrant autant de zones géographiques d'importance comparable, est doté d'un important parc de machines et véhicules lui permettant d'assurer la viabilité et la sécurité hivernale et estivale, ainsi que l'entretien courant des chaussées.

L'âge et le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules, respectivement le nombre d'heures d'utilisation des machines, dépassent, de beaucoup et pour de nombreux véhicules et machines les normes usuelles généralement admises dans les branches professionnelles apparentées et les entreprises de construction.

L'entretien de ces équipements n'est possible qu'au travers du garage appartenant au même office, qui complète chaque service d'entretien par des mesures préventives de protection et de renforcement, en particulier au niveau des châssis et carrosseries qui souffrent spécialement du salage des chaussées.

Le vieillissement de l'inventaire – terme désignant l'ensemble des machines et véhicules – a des conséquences financières importantes. Globalement, le coût de l'entretien courant et des réparations de ces équipements risque d'augmenter encore fortement et la disponibilité des véhicules d'exploitation risque de ne plus être garantie. Souvent, eu égard à l'âge de l'engin auquel elles appartiennent, certaines pièces de rechange ne sont plus disponibles sur le marché.

Le renouvellement du parc de véhicules et de machines de plus de 100'000 francs doit faire l'objet d'un crédit-cadre d'investissement et l'obtention du crédit demandé est une condition impérative à la poursuite de l'entretien du réseau routier cantonal, facteur indispensable de la vie économique, sociale, touristique et culturelle du canton.

2. REMPLACEMENT DES VEHICULES ET MACHINES AFFECTÉS A L'ENTRETIEN DES ROUTES

La viabilité hivernale et estivale des routes, ainsi que l'entretien courant des chaussées, font partie des missions principales du service des ponts et chaussées. Pour assurer ces missions, le service est doté d'un important parc de véhicules et de machines.

L'inventaire des véhicules et machines comporte une douzaine de catégories et figure dans le rapport de gestion annuel du Département du développement territorial et de l'environnement, ce qui permet de suivre son évolution dans le temps, en tenant compte de l'extension du réseau routier, des exigences liées à la sécurité, du développement du trafic, de la protection de l'environnement, des attentes des usagers de la route, ainsi que des besoins de rationalisation.

Présentée d'une manière synthétique, la situation est la suivante: les trois divisions d'entretien des routes cantonales sont dotées de 581 véhicules et machines, dont 77 à propulsion autonome. 73 de ces 581 pièces sont de type lourd – camions, balayeuses, fraiseuses, ligneuses et machines de chantier –, le solde étant de type léger, tels les véhicules utilitaires de voirie. Les machines et les agrégats sans propulsion autonome sont au nombre de 236, de natures très diverses, telles les remorques, saleuses, faucheuses, lames et ailes à neige et autres engins. La valeur à neuf de ce parc avoisine 19 millions de francs. Il y a lieu de relever que les entreprises privées fournissent, dans le cadre des contrats de déneigement et en plus de notre propre parc, environ la moitié de l'effectif des chasse-neige.

Le vieillissement des véhicules et machines, ainsi que la diminution de leur fiabilité, a des conséquences néfastes induisant des répercussions financières importantes. Globalement, le coût de l'entretien courant et des réparations augmente exponentiellement par rapport à l'âge du matériel. Les pièces de rechange nécessaires ne sont souvent plus disponibles sur le marché, en raison de l'âge des véhicules et machines concernés, mettant en cause la disponibilité du parc pour l'exécution des missions incombant au propriétaire de routes qu'est l'Etat. En général, les fournisseurs ne garantissent la disponibilité des pièces de rechange que pendant une période de 15 ans, cette durée ayant une nette tendance à la diminution.

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

De plus, les spécificités des véhicules et engins utilisés pour l'entretien des voies de circulation et de leurs abords font qu'ils sont produits en très peu d'exemplaires et que leur prix est élevé, autant à l'achat qu'à l'entretien.

Par ailleurs, le renforcement des exigences et contrôles légaux, en particulier, pour les véhicules utilitaires, et l'apparition de l'annualité des contrôles techniques pour les poids lourds, ne permettent plus de faire durer le parc de véhicules et machines comme cela a été le cas jusqu'à aujourd'hui. Les véhicules anciens ou à très fort kilométrage devront inexorablement être éliminés et remplacés. Ces changements correspondent aussi aux attentes d'utilisation de véhicules plus propres et consommant moins de carburant.

Il faut aussi relever que le réseau en régime autoroutier, exige, c'est notamment le cas de l'axe H20 entre Le Locle et Neuchâtel, un service d'entretien intensif (service hivernal 24 heures sur 24, sécurité accrue). Les anciens axes routiers n'ont pas été abandonnés pour autant et nécessitent un entretien à peine allégé. Car, lors de la fermeture des autoroutes – et principalement des tunnels – en cas d'accident, les routes cantonales doivent être à même de garantir l'écoulement du trafic.

Les modifications climatiques jouent aussi un rôle non négligeable. Les hivers fortement enneigés font place à des hivers plus changeants. Neige, pluie, verglas se succèdent, ce qui demande un engagement beaucoup plus soutenu des équipes d'entretien et, par conséquent, une utilisation intensifiée d'un matériel toujours plus sollicité.

Enfin, cela doit être rappelé, la charge de trafic a fortement augmenté ces deux dernières décennies. Les attentes, qui sont en réalité bien souvent des exigences des usagers, ont nettement augmenté, notamment quant à la viabilité hivernale du réseau. Pour l'utilisateur moyen, les routes doivent être libres de neige et de glace en tout temps. C'est aussi l'attente des milieux économiques des montagnes qui dépendent presque entièrement des transports routiers pour leur approvisionnement.

Le renouvellement et l'acquisition des véhicules et machines dont le coût unitaire ne dépasse pas 100.000 francs, est assuré par un montant de 450.000 francs environ dans le cadre du budget de fonctionnement. Pour les véhicules et machines dont le coût unitaire est supérieur à 100.000 francs, des crédits-cadre d'investissement sont soumis à l'approbation du Grand Conseil.

Une évaluation des besoins a donc été effectuée 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 de la consommation en carburant.

Pour atteindre le premier objectif, l'opportunité d'installer des filtres à particules sur les anciens engins fonctionnant au diesel a été favorisée pour tous ceux qui s'y prêtaient, conformément aux exigences légales.

Pour satisfaire au mieux le deuxième objectif, une longévité standard des différentes catégories de véhicules et de machines a été définie. Les durées de vie moyennes admises (ou les km parcourus) sont en général celles recommandées par les associations de professionnels du transport et de la construction (ASTAG, SSE, ...), ainsi que par l'OFROU dans le cadre de l'entretien autoroutier. 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) 15 ans
- Agrégats chasse-neige (lourd) 20 ans
- Autres machines selon état 20 ans

Il s'agit malheureusement d'une vision idéale, de nombreux véhicules et machines en service ayant largement dépassé ces valeurs standards.

Sur la base de l'inventaire des véhicules et machines, ceux à renouveler absolument ces quatre prochaines années sont au nombre de neuf. Il s'agit de trois camions (MAN), quatre fraiseuses à neige (Rolba), un Terratrac (machine d'entretien des surfaces vertes pentues et porte-outils) et une ligneuse permettant de réaliser le marquage routier. Le renouvellement proposé figure dans le tableau ci-dessous.

Véhicules	Année	2014	2015	2016	2017	Total
Rolba R 400	1981		230'000			230'000
MAN	1992		400'000			400'000
MAN	1990			400'000		400'000
Ligneuse	1955				150'000	150'000
Terratrac	1998			100'000		100'000
Rolba R 400	1988		230'000			230'000
Rolba R 200	1987		230'000			230'000
MAN	2000				600'000	600'000
Rolba R 400	1978	230'000				230'000
	Total	230'000	1'090'000	500'000	750'000	2'570'000

Les fraiseuses lourdes de type Rolba R400 et R200 seront remplacées par un nouveau type de matériel que le service des ponts et chaussées a évalué, testé (une machine de ce type est déjà en fonction depuis 2012) et qui répond parfaitement aux besoins de sa mission. Il s'agit de la fraiseuse VM 1400 Snow-Jet fournie par Viktor Meili SA (offre 10442 du 2 octobre 2013 CHF TTC 227'340.- en annexe). L'acquisition de telles fraiseuses est indispensable, dans la mesure où des agrégats de fraisage fixés sur des véhicules polyvalents n'ont pas une puissance ni un rendement suffisant pour les travaux hivernaux en altitude (ouverture de routes, élargissements de chaussée permettant d'offrir un gabarit garantissant la sécurité des usagers).



Les trois camions lourds à remplacer sont de la même marque, MAN, que le reste de la flotte. Même si d'autres fournisseurs offrent des véhicules aussi performants, une diversification des marques au sein d'une même entité pose un certain nombre de problème :

- Aujourd'hui, les camions sont devenus des machines complexes, autant à l'utilisation qu'à l'entretien. Travailler avec plusieurs marques de véhicules complique notablement la formation, l'utilisation et la maintenance, tant pour les utilisateurs que pour les mécaniciens appelés à entretenir les véhicules concernés.
- L'outillage spécifique équipant le garage est adapté à la marque des véhicules actuels et un volume important de pièces de rechange peut être utilisé pour les nouveaux véhicules. Changer de marque implique un doublement de l'outillage et d'une part du stock de pièces de rechange.
- Les plateformes des véhicules de même marque sont pratiquement semblables, ce qui permet d'y adapter les agrégats acquis au fil des ans.
- Les caractéristiques techniques des véhicules actuels permettent l'utilisation d'agrégats (par exemple des ailes de déneigement supplémentaires), que d'autres marques ne permettent pas.

Pour toutes ces raisons, les appels d'offres auxquels il sera procédé devront contenir des spécifications suffisamment détaillées pour que l'intégration des nouveaux véhicules dans le parc des véhicules existants ne génère pas de problèmes supplémentaires au niveau de l'exploitation et de la maintenance de l'ensemble du parc.

Les estimations des prix d'achat faites pour deux types de camions (2 essieux et 3 essieux) reposent sur les prix des acquisitions les plus récentes auxquelles le service des ponts et chaussées et le CNERN, qui utilise les mêmes types de véhicules, ont procédé ces dernières années.

Il en va de même pour les estimations des coûts du Terratract (tracteur adapté à l'entretien de surfaces pentues) et de la ligneuse (machine permettant de réaliser les marquages routiers), les fournisseurs ne souhaitant pas établir des offres pour des objets qui ne seront acquis que dans 2 ou 3 ans.



Terratrak

Les dispositions relatives aux marchés publics s'appliquent à l'acquisition des biens ci-dessus. Toutefois, compte tenu des particularités techniques du marché – similaire, pour chaque engin, au développement d'un prototype -, seul un soumissionnaire peut entrer en considération. Dans ces circonstances, en application de l'art 4, lettre c, du règlement d'exécution de la loi cantonale sur les marchés publics (RELCMP), la procédure de gré à gré est utilisée.

3. CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL

Le présent investissement n'a pas d'influence sur le personnel.

4. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

4.1. Financement

Les moyens financiers destinés aux dépenses liées à cet investissement ont été prévus au budget 2014, ainsi qu'à la PFR pour les années 2015 à 2017. Le conseil d'Etat sollicite par le présent rapport l'ouverture du crédit d'engagement.

	2014	2015	2016	2017	2018
<i>Compte des investissements</i>					
Dépenses (tranches annuelles)	230'000	1'090'000	500'000	750'000	
<i>Compte de fonctionnement</i>					
Amortissements (5 ans) Frais d'entretien Recettes liées		46'000	264'000	364'000	514'000
Total		46'000	264'000	364'000	514'000
<i>Compte de financement</i>					
Solde (sans amortissements)	230'000	1'090'000	500'000	750'000	-

L'obtention de ce crédit permettra le renouvellement des machines et véhicules les plus anciens, souvent en voie de devenir inutilisables en raison de pannes récurrentes et de pertes d'efficacité rédhibitoires liées à leur usure. Simultanément à ces opérations de renouvellement, d'autres engins entrent dans cette dernière phase de vieillissement induisant des coûts d'entretien et de réparation importants. Par conséquent, le fait de renouveler plusieurs engins n'induera pas d'économie au niveau des dépenses courantes, mais permettra d'éviter leur augmentation.

Naturellement, les renouvellements auront lieu dans la mesure des crédits annuels alloués lors de l'adoption des budgets par le Grand Conseil.

4.2. Redressement des finances

Cette demande de crédit n'a pas d'incidence sur le redressement des finances.

4.3 Réforme de l'Etat

Cette demande de crédit n'a pas d'incidence sur la réforme de l'Etat.

5. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application de l'art. 57, al. 3, de la Constitution neuchâteloise, et de l'art. 4, al. 2, de la loi sur les finances du 21 octobre 1980, les lois et décrets qui entraînent une dépense nouvelle unique de moins de 5 millions de francs doivent être votés à la majorité simple des votants.

6. CONCLUSIONS

Afin que l'office de l'entretien du service des ponts et chaussées puisse poursuivre sa mission avec efficacité, rendement et dans le respect de l'environnement, il est nécessaire qu'il soit doté du matériel d'exploitation et des machines adéquats. Nous vous invitons donc à entrer en matière sur le présent rapport et à adopter le décret présenté.

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

Neuchâtel, le 17 février 2014

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret
portant octroi d'un crédit de 2.570.000 francs pour le
renouvellement de véhicules et de machines destinés à
l'entretien du réseau routier cantonal

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu l'article 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel
(Cst. NE), du 24 septembre 2000;

sur la proposition du Conseil d'Etat, du 17 février 2014,

décète:

Article premier Un crédit de 2.570.000 francs est accordé au Conseil d'Etat pour le renouvellement de véhicules et de machines destinés à l'entretien du réseau routier cantonal.

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 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. 4 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

La secrétaire générale



AG für Konstruktion und Spezialfahrzeuge
Brestenburgstrasse 6
CH-8862 Schübelbach

Telefon +41 (0) 55 225 01 01
Telefax +41 (0) 55 225 01 10
info@vmeili.ch
www.vmeili.ch

Viktor Meili SA

Rue de la Tour 69 CH-1867 Ollon
Tél. +41 (0) 27 346 16 68 / +41 (0) 79 732 94 95

ETAT DE NEUCHATEL

Garage de l'Etat
Jean-Pierre Gerber
Route des Gorges 1
2000 Neuchâtel

Offre 10442

Schübelbach, 2. Oktober 2013

Votre demande
Votre reference
Notre signe RÉMY AST
Votre No. client A-1975

Monsieur,
Nous vous remercions vivement de votre intérêt. C'est avec grand plaisir,
que nous vous présentons, selon l'entretien, l'offre suivante :

Pos	Désignation	Quantité	Prix	Total
1	<p>VM 1400 Snow-Jet Fraise à neige - modèle EURO 5 nouvelle cabine, 145 CV direction 4roues Equipement standard selon "l'INFORMATION TECHNIQUE"</p> <p>- Moteur Euro-5 (avec un filtre à particules intégré départ usine + OBD)</p> <p>avec: - une nouvelle cabine panoramique - un moteur Euro-5 avec un filtre à particules d'usine, avec 150 CV - roue de secours - direction quatre roues</p> <p>Une fraise à neige Zaugg SF 90/70-1600mm avec lift</p> <p>La fraise à neige la plus moderne et la plus puissante, dans cette catégorie, sur le marché, avec des avantages essentiels.</p> <p>1 fraise à neige Zaugg SF 90/70-1600mm largeur de travail se composant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bâti de fraise - Jeux de tambours de fraise avec accouplements de sécurité automatiques - Transmission angulaire frontale - Turbine de fraise - Rotation de la cheminée hydraulique - Cheminée hydraulique - Boîte pour SF72, avec moteur hydraulique, les tuyaux et raccords rapides - Outils de bord - 2 paires de chaînes antidérapantes à filet renforcés - Cheminée basculante hydr. 	2.00 pce.	210'500.00	421'000.00