

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil

(Du 17 février 2014)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**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**

La commission parlementaire Infrastructures routières,

composée de M^{mes} et MM. Didier Calame, président, Stephan Moser, Christian Hostettler, vice-président (*remplacé par Claude Guinand*), Olivier Haussener, Jean-Bernard Wälti, Boris Keller, Eric Flury (*remplacé par Florence Nater*), Marina Giovannini, rapporteure, Erica Di Nicola, Gilbert Hirschy et Denis de la Reussille,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil:

Commentaires de la commission

La commission s'est réunie le 22 avril 2014. Avant de se pencher sur le rapport lui-même, Yvan Perrin, conseiller d'Etat, chef du DDTE et les membres de la commission se sont exprimés sur un courrier reçu de l'entreprise Bernard Frei et Cie, SA, de Fleurier, spécialisée, entre autre, dans la vente et le service après-vente de véhicules et engins de voirie. Le courrier de M. Frei, directeur, suggère que l'entreprise est mise de côté et que le service des ponts et chaussées privilégie des entreprises hors canton. La réalité est différente, nous dit le conseiller d'Etat. L'entreprise B. Frei est consultée régulièrement. Elle a proposé des offres mais d'une marque qui ne correspondait pas aux critères exigeants recherchés, notamment pour dégager rapidement la neige à La Vue-des-Alpes (en cas de fermeture du tunnel, par exemple) ou dans la vallée de la Brévine. Les machines fournies par Frei conviennent justement aux villes. Le représentant de Frei a reconnu lui-même qu'il ne pouvait livrer des véhicules de la puissance recherchée, à savoir 145 CV. Un commissaire nous fait remarquer que le déblayement de la neige, qu'elle soit poudreuse ou mouillée, nécessite des engins très puissants, il peut en témoigner lui-même. Les véhicules de Frei n'atteignent eux pas plus de 80 CV. Le service des ponts et chaussées a besoin du matériel le mieux adapté à l'ensemble des travaux. Il faut des machines avec une certaine réserve, qui ne soient pas sous-dimensionnées par rapport aux travaux à effectuer, dont l'usure n'est pas trop rapide et les pièces de rechange facilement trouvables. Le conseiller d'Etat précise que les agrégats, en particulier les lames pour les chasse-neige, ne sont pas interchangeables, les pièces de rechange non plus. Afin d'éviter des coûts inutiles, l'Etat doit posséder un parc de véhicules semblables pour en faciliter la maintenance et l'exploitation.

M. Frei s'est approché de certains membres de la commission pour exposer ses griefs, notamment celui de n'avoir pas été contacté par l'Etat. A l'un d'eux, il signale des problèmes de mésentente avec l'ancien chef du garage de l'Etat. L'autre membre contacté lui suggère d'adresser son courrier à la commission pour que celle-ci puisse se positionner en connaissance de cause, dans son rôle de législatif, et s'assurer que l'entreprise n'ait pas été ignorée.

Les explications du chef du département sont jugées suffisantes et satisfaisantes puisque, à l'évidence, la procédure a été respectée. M. Frei recevra bien entendu une

réponse du chef du département à son courrier avec copie au président de la commission. La commission s'est étonnée des contradictions exprimées par l'entreprise B. Frei puisque, en fait, le représentant a bien été convoqué par le service des ponts et chaussées. Les commissaires sont d'avis qu'il faut faire confiance aux services de l'Etat et se baser aussi sur l'appréciation et la satisfaction des utilisateurs des véhicules. Le service des ponts et chaussées a informé la commission que certaines machines de Frei conviennent pour tondre les pelouses mais en aucun cas les bords de route. D'autres petites machines de chantier acquise par le service sont des machines d'occasion que ne possédait pas M. Frei.

La commission obtient l'assurance que le Centre neuchâtelois d'entretien des routes nationales (CNERN) collabore avec l'Etat et loue ses machines. La réciproque est vraie. Le CNERN étant autonome financièrement, un système de facturation existe de part et d'autre. Concernant les filtres à particules, le service des ponts et chaussées rassure un commissaire: tous les véhicules en sont équipés, sauf les très vieux. En cas de reprise d'une route par la Confédération, le transfert d'une partie du matériel à l'office fédéral des routes (OFROU) a été discuté. Cela suppose la compatibilité des agrégats, à prendre en compte lors de l'achat de matériel, toujours pour éviter des frais inutiles.

La taxe sur les véhicules a été évoquée. Dès cette année l'assujettissement à la taxe coûtera 60.000 francs à l'Etat pour ce qui concerne le service des ponts et chaussées.

A la question de savoir s'il était possible de mieux répartir les dépenses, par exemple sur 5 ans plutôt que sur 4 ans, le service des ponts et chaussées répond qu'un lissage a déjà été prévu sur 4 ans, puisque deux fraiseuses, et non une seule, seront achetées en 2014. Un tableau sur 10 ans existe mais le délai de 4 ans correspond aux besoins de renouvellement des machines dans les années à venir, basé sur la durée de vie des véhicules. Une telle demande de crédit ne devrait pas passer à terme dans le compte de fonctionnement, comme le souhaiterait un membre de la commission. Selon la loi sur les finances, il s'agit d'investissements, les véhicules ayant une durée de vie de 10 à 15 ans et devant être amortis. Le nouveau plan comptable de l'Etat apportera peut-être une autre réponse. Chaque investissement fait d'ailleurs l'objet d'une réflexion approfondie et, s'il s'avère que le travail à effectuer coûte moins cher dans le privé (déneigement, taille des bords de routes), le service des ponts et chaussées choisit de sous-traiter.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret tel qu'il est présenté par le Conseil d'Etat.

Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)

A l'unanimité, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat restreint.

Neuchâtel, le 2 mai 2014

Au nom de la commission
Infrastructures routières:

Le président,
D. CALAME

La rapporteure,
M. GIOVANNINI