

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

à l'appui

d'un projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 4'715'000 francs pour l'acquisition d'un site et le financement des études relatives à la réalisation du Centre d'entretien routier des Montagnes (CERM) à La Chaux-de-Fonds

(Du 2 juin 2021)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Les centres d'entretien des routes du haut du canton ne sont aujourd'hui plus efficaces ni adaptés pour l'entretien des réseaux routiers des montagnes neuchâteloises et ne suffiront pas pour l'entretien des nouveaux tronçons à venir.

Le dernier centre d'entretien des routes construit par le canton, à Boudevilliers, date du début des années 90 et depuis lors, aucun autre investissement d'envergure n'a été entrepris. L'entretien des routes, quels que soient leur classification et leur gabarit, nécessite de disposer de sites d'exploitation performants et bien localisés géographiquement, de manière à pouvoir intervenir dans des délais restreints et s'organiser de manière efficiente.

L'entrée en force, au niveau fédéral, du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), au 1^{er} janvier 2020, ainsi que la nouvelle loi sur les routes et voies publiques (LRVP) ont entraîné le transfert d'environ 70 km de routes cantonales à la Confédération et aux communes. De ce fait, des réflexions ont été entreprises afin de définir la meilleure répartition géographique des équipes en charge de l'entretien des axes routiers et des sites qui les hébergent.

En ce qui concerne les routes nationales, les différentes simulations d'exploitation ont démontré que le service hivernal, ne peut pas être assuré à partir des centres de Boudry, Cressier et Boudevilliers.

Le centre de Boudevilliers, s'avère géographiquement trop proche de Boudry et de Cressier. De plus, il ne pourra pas offrir au centre neuchâtelois pour la viabilité des infrastructures autoroutières (NEVIA) une place suffisante pour abriter le personnel et le matériel requis une fois le tracé complet de la N20 achevé, après la mise en service des évitements du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Compte tenu de ces arguments, l'OFROU s'est déclaré convaincu du besoin d'un tel outil dans les Montagnes neuchâteloises et l'a confirmé par écrit.

En ce qui concerne les routes cantonales, une seconde problématique se greffe sur la question de la localisation des centres existants, dans le sens que les sites de La Vue-des-Alpes et du Crêt-du-Loche sont aujourd'hui soit trop exigus, soit trop vétustes pour prétendre à leur maintien. Par ailleurs, l'atelier mécanique du service des ponts et chaussées (SPCH) aujourd'hui situé à Vauseyon, bien qu'idéalement localisé, n'est pas dans un état enviable, ni conforme aux normes actuelles en matière de sécurité, d'ergonomie et d'accueil des collaborateurs.

Ainsi, après analyse des possibilités envisageables et identification de 12 sites potentiellement intéressants dans le périmètre de La Chaux-de-Fonds, il est apparu que la création d'un centre mixte dédié à l'entretien des routes cantonales et nationales, serait la meilleure solution, d'autant que, s'agissant partiellement d'une infrastructure utile aux routes nationales, l'OFROU sera copropriétaire du bâtiment et participera aux coûts de construction et d'entretien qui le concernent, pour une part aujourd'hui estimée à quelque 40 %, calculée sur la base des surfaces dont NEVIA aura besoin.

La meilleure localisation identifiée se situe aux alentours du Bas-du-Reymond. La parcelle en question offre une surface totale de 25'911 m², est aujourd'hui sise en zone agricole et nécessitera donc une mise en zone d'utilité publique pour pouvoir y développer le projet de centre d'exploitation mixte. Le changement d'affectation nécessaire ne semble pas excessivement problématique dans la mesure où cette parcelle se trouve déjà aujourd'hui à proximité immédiate du portail nord du tunnel du Mont-Sagne, enserrée entre les lignes ferroviaires CFF et TransN, et la route du Col de La Vue-des-Alpes.

La présente demande de crédit d'étude, portant sur un montant global de 4'715'000 francs, vise à permettre l'acquisition du site retenu, la conduite de la procédure de changement d'affectation, l'organisation d'un concours d'architecture, puis la réalisation du projet retenu jusqu'à la finalisation du dossier de permis de construire. Ce dernier pourra être mis à l'enquête dès validation par le Grand Conseil du crédit de construction. La participation de la Confédération au projet d'étude est de 1'459'424 francs, nécessitant un crédit net de 3'255'576 francs pour l'État de Neuchâtel. Sont compris dans ces 3'255'576 francs, le montant de 1'066'440 francs nécessaire pour l'achat du terrain.

Il est prévu que le centre d'entretien routier des Montagnes (CERM) soit opérationnel en milieu d'année 2027, ce qui permettra de désaffecter et mettre en valeur le site d'exploitation actuellement situé au Crêt-du-Loche, puisqu'il deviendra inutile. De plus, une analyse sera établie sur le devenir du site de La Vue-des-Alpes et l'atelier mécanique de Vauseyon eux aussi libérés par le SPCH.

1 INTRODUCTION

Le 12 février 2017, le peuple suisse a accepté en votation populaire le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui a pour but de garantir le financement des infrastructures routières dans les années futures. Ce faisant, le peuple a dit oui au transfert d'environ 400 kilomètres de routes cantonales à la Confédération, ce qui représente environ 28 kilomètres pour le canton de Neuchâtel, par le transfert de la H10 entre Thielle et la frontière bernoise, de la H20 entre Neuchâtel (Vauseyon) et le Col-des-Roches (Le Locle), devenue la N20 depuis le 1er janvier 2020. Comme pour la N5 entre Yverdon nord et Bienne ouest, l'établissement NEVIA basé à Boudry assure l'entretien et l'exploitation de cette nouvelle route nationale sur mandat de l'OFROU. Eu égard à la topographie et à l'altitude à laquelle est implantée la N20 dans les Montagnes, un site d'exploitation supplémentaire bien localisé est indispensable pour ce faire.

D'autre part, le 21 janvier 2020, le Grand Conseil a accepté le projet de loi sur les routes et voies publiques (LRVP) duquel découlait une diminution de 43 kilomètres du réseau des routes cantonales. Au 31 décembre 2019, le parc immobilier dédié à l'entretien des routes cantonales se composait de 19 objets immobiliers répartis sur l'ensemble du territoire. Celui-ci est, pour plusieurs objets, proche de l'obsolescence, les bâtiments étant pour la plupart anciens à très anciens. À titre d'exemple, le dernier site d'exploitation construit dans le canton, le centre technique de Boudevilliers, date de bientôt 30 ans puisqu'il a été bâti dans le cadre de la réalisation de la H20 au début des années 90. Il représente de facto le dernier investissement dans l'immobilier (construction ou rénovation) lié à l'entretien des routes. Faute d'avoir bénéficié de moyens suffisants pour leur entretien, une grande majorité de ces centres et dépôts ne répond plus aux normes et réglementations en vigueur, tant aux niveaux environnemental et sécuritaire, qu'au niveau de l'accueil du personnel (vestiaires, sanitaires, etc.)

Ainsi, le besoin d'un site pour l'entretien de la route nationale N20 et des routes cantonales dans les Montagnes est avéré et l'Office fédéral des routes (OFROU) s'est déclaré d'accord avec le principe d'un centre mixte canton-Confédération, duquel il sera copropriétaire.

2 CONSTAT / CONTEXTE

Les entrées en vigueur au 1^{er} janvier 2020 du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), accepté par le peuple suisse le 12 février 2017, et de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), acceptée par le Grand Conseil en date du 21 janvier 2020, obligent l'OFROU par l'intermédiaire de NEVIA et le SPCH, plus particulièrement son office de l'entretien (OENT) à une réorganisation structurelle et géographique.

Dans ce cadre et au vu des développements des infrastructures routières d'importance à venir dans le haut du canton, soit :

- le contournement de la Chaux-de-Fonds est par la H18 (projet cantonal) ;
- les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds par la N20 (OFROU).

La mise en place d'une infrastructure moderne et performante dédiée à l'entretien des routes cantonales et nationales dans le haut du canton apparaît comme un besoin évident.

Les buts recherchés sont :

- pour le SPCH, le regroupement de centres épars, la création d'un atelier mécanique répondant aux normes actuelles et offrant toute sécurité aux collaborateurs qui y travaillent, ainsi qu'une diminution des coûts d'exploitation par un partenariat avec les routes nationales ;
- pour l'OFROU, la création d'un site de service idéalement situé entre le Col-des-Roches et Neuchâtel de manière à pouvoir garantir efficacement l'exploitation et l'entretien courant de la N20 dans sa configuration finale.

Il est bon de rappeler que le centre actuellement dédié à l'entretien des routes pour les Montagnes qui est situé au Crêt-du-Loclc date des années 1960, et que l'atelier mécanique en charge de l'entretien du parc machines du SPCH dédié à l'entretien des routes situé actuellement à Vauseyon ne répondent plus aux normes en vigueur en termes de risques incendies, énergétiques, accueil du personnel, ergonomie des postes de travail et autres. De plus, leurs situations, dans un milieu bâti pour l'atelier mécanique et d'une zone industrielle de haute technologie pour le centre du Crêt-du-Loclc, ne correspondent plus aux visions actuelles d'implantation géographique pour des objets affectés à de telles activités.

Un assainissement énergétique et technique de ces trois bâtiments, sans études approfondies, générerait en vain des coûts importants. Cela sans répondre aux besoins et objectifs principaux du SPCH cités ci-dessous.

3 OBJECTIFS

Les objectifs pour la création d'un nouveau centre d'entretien dans les Montagnes neuchâtelaises sont les suivants :

- disposer d'un site de service permettant d'assurer la viabilité et l'entretien des routes des montagnes neuchâtelaises et en particulier des nouveaux tronçons qui seront ouverts dans la décennie à venir ;
- fournir un outil de travail performant répondant aux normes en matière d'accueil du personnel, en matières environnementales, énergétiques et de sécurité ;
- disposer d'installations d'exploitation adaptées aux méthodes d'entretien et au matériel d'aujourd'hui et de demain ;
- regrouper en un seul site d'exploitation les centres du Crêt-du-Loclc et de La Vue-des-Alpes ;
- créer un point d'appui pour l'exploitation de la route nationale N20 ;
- intégrer un atelier mécanique moderne, répondant aux besoins et standards actuels, fournissant un outil professionnel et performant ;
- utilisation parcimonieuse des ressources et notamment du terrain, recours aux matériaux indigènes ;
- diminuer les coûts de l'exploitation courante par une infrastructure moderne répondant aux critères énergétiques ;
- diminuer les coûts d'entretien courant des routes par l'application de techniques modernes d'exploitation et une meilleure gestion des approvisionnements en fondant chimique (sel et saumure) pour l'ensemble du canton ;
- diminuer les coûts en inventaires par un fort regroupement des équipes d'exploitation ;
- diminuer les coûts liés à l'installation et l'exploitation des équipements techniques par une mutualisation NEVIA / SPCH.

3.1. Concept d'exploitation du SPCH

Le nouveau concept d'exploitation du SPCH pour les routes cantonales appelé « Réorganisation de l'office de l'entretien 2020 - 2030 » découle de deux éléments forts explicités dans les chapitres précédents qui sont l'entrée en force de FORTA et le transfert de l'axe H20 entre Neuchâtel et le Locle à la Confédération, soit environ 27 km de routes, et l'entrée en vigueur de la LRVP qui prévoit, elle un transfert de 43 km de routes aux communes, le tout au 1^{er} janvier 2020.

Lié à ces deux éléments forts, l'OENT a dû développer un nouveau concept d'exploitation intégrant la diminution de 10 EPT soit environ 14% de ses ressources en terme de personnel et une diminution des coûts liés à l'entretien de l'ordre de 2'700'000 francs par année.

Afin de répondre aux objectifs fixés tant en terme de personnel que financier, la nouvelle organisation prévoit un passage de 11 équipes d'exploitation réparties sur l'ensemble du territoire à 6 équipes. Le territoire cantonal restera couvert par trois divisions d'entretien, comme actuellement, avec toutefois un ajustement des limites géographiques afin d'équilibrer le travail entre les trois divisions.

Le concept d'exploitation SPCH se trouve à l'annexe 1 :

Division I Littoral	Centre d'entretien est (Cressier) Centre d'entretien ouest (Boudry)
Division II Val-de-Travers	Centre d'entretien CVdT (Couvet) Centre d'entretien de La Brévine
Division III Montagnes	Centre d'entretien CTB (Boudevilliers) Centre d'entretien CERM (La Chaux-de-Fonds)

La solution d'organisation prévue permet une diminution de 5 centres d'exploitation.

Ce nouveau concept verra également à terme le déploiement sur l'ensemble du territoire de nouvelles techniques d'entretien, spécialement hivernales, qui visent à diminuer les consommations en fondants chimiques par l'utilisation étendue de saumure pour la lutte contre le gel.

Les objectifs fixés par le Conseil d'État tant qualitatif que quantitatif, sont atteints dans le cadre de ce nouveau concept d'exploitation soit :

- garantir les missions confiées au SPCH ;
- atteindre les économies visées dans le cadre de FORTA et de la mise en application de la LRVP ;
- garantir les conditions de travail du personnel d'exploitation, et cela dans des dispositions cadres performantes.
- rationaliser les centres et dépôts dévolus à l'entretien des routes cantonales.

3.2. Concept d'exploitation atelier mécanique du SPCH

L'atelier mécanique actuellement localisé à Vauseyon est un outil indispensable au SPCH afin de pouvoir remplir les missions qui lui sont confiées et plus spécifiquement la viabilité du réseau routier cantonal.

L'atelier garantit l'entretien d'un parc de véhicules de plus de 250 unités, destiné à l'entretien des axes routiers (déneigement, salage, entretien des surfaces vertes et nettoyage). En sus des véhicules en question, l'atelier mécanique assure l'entretien de plus de 300 machines, agrégats et autres appareils nécessaires aux cantonniers, ainsi que, marginalement, à d'autres collaborateurs de l'État. De plus, il assume un système de piquet 24h sur 24h, 7 jours sur 7, durant la période hivernale, afin de garantir le fonctionnement des machines et véhicules en tout temps pour que les équipes d'entretien puissent assurer la viabilité du réseau.

Les bâtiments utilisés par l'atelier mécanique ne sont pas dans un état enviable, ni conforme aux normes actuelles en matière de sécurité, d'ergonomie, de consommation énergétique et d'accueil des collaborateurs. Les zones de travail sur les poids lourds ne permettent plus d'accueillir les nouveaux véhicules qui ont des plus gros gabarits. Dans son état actuel, l'infrastructure existante demandera, à court terme, des investissements très importants si les besoins qu'elle couvre ne pouvaient pas être intégrés au programme du CERM.

De plus, le relogement de l'atelier permettra à terme de libérer une zone stratégique dans la vision du contournement de Peseux ou d'une liaison autoroutière Vauseyon – Serrières sans passage par le tunnel de Prébarreau.

3.3. Concept d'exploitation de NEVIA

Avec l'acceptation en février 2017 du transfert d'environ 400 kilomètres de routes cantonales à la Confédération, l'établissement NEVIA s'est vu confier, à partir du 1^{er} janvier 2020, l'entretien et l'exploitation de la N20 de la frontière française à Anet/Ins. De la sorte, le périmètre d'action de NEVIA a augmenté de moitié, passant de 70 à 105 km. Fort de cette nouvelle mission et d'autres besoins liés notamment à l'évolution des méthodes de travail, NEVIA a développé un concept d'exploitation visant à optimiser la réalisation des activités qu'il déploie sur la N05 et la N20. Dans ce cadre, l'implantation des sites de service à partir desquels il interviendra a constitué un des volets essentiels des réflexions menées.

Compte tenu du tracé encore provisoire d'une partie de la N20, il est apparu opportun que, dans un premier temps :

- 1) Les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ainsi que le SPCH poursuivent, en tant que sous-traitants de NEVIA, l'entretien des tronçons qui à terme, c'est-à-dire au moment de l'ouverture des évitements des deux villes, repasseront dans le giron des routes cantonales ;
- 2) NEVIA ne reprenne lui-même l'exécution des activités que sur les tronçons autoroutier et semi-autoroutier, soit du Bas-du-Reymond à Neuchâtel et de Thielle à Anet/Ins.

À cet effet, ayant pu trouver avec le SPCH une solution pour disposer d'une partie du centre technique de Boudevilliers, NEVIA peut temporairement se passer d'un nouveau site de service. Par contre dès l'ouverture des évitements, la création d'un point d'appui dans les Montagnes neuchâtelaises s'avère indispensable. En effet, les simulations effectuées montrent que les standards des routes nationales ne peuvent être satisfaits sans une implantation dans cette région, et plus précisément à proximité du Bas-du-Reymond.

En validant, à début septembre 2020, le concept d'exploitation N05-N20 proposé par l'Unité territoriale IX, l'OFROU reconnaît, entre autres, la nécessité de disposer dès l'ouverture du contournement du Locle d'un site de service dans les Montagnes neuchâtelaises. Un extrait du concept d'exploitation de NEVIA se trouve à l'annexe 2.

3.4. Comparaison intercantonale

Plusieurs cantons romands ont pris l'option, quand cela était possible, de mutualiser les équipements liés à l'entretien des routes par le biais de construction de centres d'entretien mixtes RN/RC. Au-delà des bâtiments proprement dit, il s'agit de partager des équipements techniques qui sont souvent onéreux, tels que les installations de lavage des machines et véhicules, les installations de production de saumure, les équipements de production de chaleur, les locaux techniques, les infrastructures liées à la distribution du sel, l'ensemble

du traitement des eaux, la gestion des déchets ou encore l'alimentation électrique de secours.

Ainsi, le canton de Fribourg compte deux centres mixtes, le canton du Jura trois centres mixtes, le Jura Bernois un centre mixte et le canton de Vaud trois centres mixtes.

Pour le canton de Neuchâtel, la vision à terme, élaborée dans le cadre de la « Réorganisation de l'office de l'entretien 2020 -2030 », est d'aboutir à trois centres mixtes sur le territoire, soit Cressier, où le centre appartenant à l'OFROU est déjà en partie utilisé par le canton, le projet CERM, objet du présent rapport, avec une gestion en copropriété, et finalement le site de Boudry, où le SPCH a débuté les premières discussions avec l'OFROU dans le but d'y intégrer, à terme, des équipes cantonales qui sont aujourd'hui situées à Brena, Rochefort et St-Aubin, ainsi que le rattachement du laboratoire routier actuellement logé au centre d'entretien de Brena, à Colombier. Cette dernière intention s'inscrira dans un projet d'extension du site.

4 BESOINS, CAHIER DES CHARGES

Durant la phase préliminaire initiée par le Conseil d'État en 2018, un cahier des charges des locaux et surfaces nécessaires à chaque entité a été élaboré conjointement entre le SPCH et NEVIA sous la conduite du service des bâtiments de l'État (SBAT).

Un important travail de réflexion et d'analyse sur les synergies et la mutualisation des espaces a été effectué tout au long de ce processus. Ce travail de définition des besoins a permis ensuite de procéder à la recherche d'un site adéquat, à même d'accueillir cette infrastructure et laissant la possibilité d'un éventuel développement à plus long terme.

4.1. Programme

Le programme du CERM prévoit les surfaces et locaux propres à chacune des entités et vise systématiquement la mutualisation des espaces lorsque cela fait sens du point de vue d'une exploitation rationnelle et efficiente.

Les locaux et des infrastructures à usages mutualisés, se regroupent comme suit :

- locaux administratifs : accueil, secrétariat, salles de réunion et de conférence, local de reprographie, local serveur informatique ;
- locaux du personnel : vestiaires, sanitaires, douches, salle de repos, cafétéria ;
- locaux d'exploitation : grande halle des véhicules avec zones dédiées à chaque entité, halle de lavage des véhicules ;
- autres infrastructures : silos à sel et production de saumure, balance pour camions, point de collecte des déchets, stationnement des véhicules du personnel et des visiteurs ;
- locaux techniques du centre que ce soit pour le bâtiment ou pour le fonctionnement des infrastructures d'exploitation.

En dehors de ces espaces mutualisés, chaque entité bénéficie de quelques bureaux dédiés, d'ateliers et de dépôts de matériel. À l'extérieur, les surfaces seront également réparties en fonction des besoins spécifiques des utilisateurs.

Le programme complet représente un peu plus de 7'000 m² de surfaces utiles intérieures, auxquelles s'ajoutent les surfaces de distribution des locaux, les murs et structures porteuses et l'enveloppe du bâtiment. La répartition des surfaces entre le programme cantonal et celui de la Confédération représente un ratio de 60/40. Les besoins extérieurs représentent eux une surface de 5'000 m², auxquels devront s'ajouter les zones d'accès, de manœuvres et d'aménagement extérieurs.

Le programme et le ratio d'occupation sont susceptibles de légèrement évoluer durant l'élaboration du projet. Les tableaux des programmes se trouvent à l'annexe 3.

À noter qu'une démarche a été effectuée auprès de la ville de La Chaux-de-Fonds à savoir si une collaboration NEVIA-SPCH-Commune était envisageable, respectivement utile à la ville. Cette dernière a répondu ne pas avoir de besoins complémentaires dans ce domaine.

4.2. Références

Durant la phase préliminaire, en parallèle à la définition des besoins en surfaces, plusieurs centres d'entretien similaires ont été référencés et analysés. Trois d'entre eux ont été retenus pour faire l'objet d'une analyse et d'une visite par les utilisateurs.

Ces projets de référence sont le centre d'entretien des routes nationales de Bursins, dans le canton de Vaud, le centre mixte de Loveresse, dans le Jura-Bernois, et le centre de Boudry. Par ailleurs, le centre d'entretien des routes nationales du Wankdorf, à Berne, a également été visité, mais n'entre pas dans le cadre de ces références car situé dans un contexte fortement urbanisé et en remplacement d'un centre préexistant.

Les trois centres de référence sont intéressants, car ils reprennent un programme et un cahier des charges similaires au projet CERM. Ils proposent également des solutions architecturales pertinentes qui sont en adéquation avec les besoins, le contexte et le lieu d'implantation du projet CERM. Ces centres de référence sont fonctionnels, pratiques et ils apportent pleine satisfaction aux entités qui les occupent. De plus, deux d'entre eux ont pu intégrer le thème du développement durable dès leur conception, à savoir Bursins et Loveresse.

Cependant, ces centres diffèrent quelque peu du projet CERM de par leur grandeur et leurs budgets. Ces projets ne sont également pas tous contemporains au CERM et n'ont pas tous les mêmes exigences en matière de développement durable. Le tableau des références se trouve à l'annexe 4.

4.3. Site

Afin de pouvoir répondre de manière optimale aux missions d'entretien des routes des Montagnes neuchâteloises, le futur centre d'entretien doit pouvoir être situé au plus proche du croisement des axes cantonaux et fédéraux situés au Bas-du-Reymond, sur le territoire communal de La Chaux-de-Fonds, et à proximité immédiate, voire directe, du réseau routier national.

Sur cette base, et suite à la définition des besoins en surfaces, une recherche de sites potentiels a été engagée. Cette démarche menée conjointement entre le SBAT et les utilisateurs a permis d'identifier une douzaine de sites intéressants qui ont fait l'objet d'une analyse préliminaire structurée.

Lors d'une telle recherche, sont identifiés en premier lieu les sites propriété de l'État. En l'occurrence, les terrains de l'État à proximité du Crêt-du-Loche ont été écartés d'emblée

pour favoriser le développement des activités économiques. Au final, sur les douze sites identifiés, trois sont propriété de l'État : Polyexpo (BF 7661), Éplatures (BF 7802), Grandes Crosettes (BF 15780).

Chacun des douze sites a ensuite fait l'objet d'une analyse préliminaire méthodologique, fondée sur une série de critères techniques (surface adéquate, accessibilité, nature du terrain, ...), urbanistiques (zone, équipement, ...) et de développement durable (économie, société, environnement).

Le site de Polyexpo, initialement envisagé pour l'implantation du CERM et acquis notamment pour ménager cette perspective par le canton en 2017 au patrimoine financier, figure parmi les douze sites évalués. Lors de l'analyse, il s'est avéré, d'une part, que le site est trop exigü pour accueillir l'ensemble du programme et, d'autre part, que sa situation en zone urbaine, bien que sur un axe principal, ne répond pas aux besoins pour les routes nationales car se situant à trop grande distance des points d'entrée sur le réseau routier national. L'emplacement n'est également pas idéal du point de vue des nuisances sonores car à proximité immédiate de zones d'habitation. Polyexpo fait actuellement l'objet d'études dans le but d'une valorisation prochaine.

À l'issue de cette étude, deux sites privés situés dans le secteur du Bas-du-Reymond ont pu être retenus. Ces sites retenus ont ensuite fait l'objet d'une étude de faisabilité qui a été confiée à un mandataire spécialisé.

L'étude de faisabilité a permis de confirmer la pertinence de l'implantation du centre sur le bien-fonds (BF) 17213 du cadastre de La Chaux-de-Fonds, d'une superficie de 25'911 m² sis en zone agricole. Le plan cadastral du BF 17213 se trouve à l'annexe 5.

Caractéristiques du bien-fonds (BF) 17213 :

Le secteur territorial du BF se situe à l'entrée sud-est de la ville de La Chaux-de-Fonds. Le site est ceinturé par les voies ferrées des CFF, de TransN et par d'importants axes routiers. Il s'agit d'un emplacement-clé aux abords immédiats du futur contournement est de La Chaux-de-Fonds, en liaison avec le contournement N20 de La Chaux-de-Fonds et en lien direct avec la RC 1320, liaison sur le col de La Vue-des-Alpes et la vallée de La Sagne et des Ponts-de-Martel.

Il s'agit donc d'une localisation stratégique, permettant aux véhicules du CERM d'accéder rapidement aux différents réseaux pour entretenir correctement et de façon efficiente les routes cantonales et nationales des Montagnes neuchâteloises.

Le secteur n'est pas concerné par un plan d'alignement, mais étant ceinturé par des infrastructures routières et ferroviaires, des distances de sécurité devront être contrôlées et respectées.

Le réseau ferroviaire TransN qui borde la parcelle, s'agissant d'un réseau à courant continu, ne pose pas de problème de distances pour l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI). Des distances de sécurité vis-à-vis de la voie ferrée TransN devront être définies et respectées dans le cadre du projet CERM.

Le site est inscrit en zone agricole. Une modification de l'affectation sera dès lors réalisée par le biais d'un plan d'affectation cantonal (PAC). Aucune mesure de compensation en terres ne doit être réalisée. Le terrain agricole est actuellement exploité en tant que prairie et ne recèle pas de surfaces d'assolement ou de zones de biodiversité.

Le terrain ne se situe pas en zone de risques d'inondations, mais se trouve en zone de protection des eaux souterraines (Sm), ce qui conduit à une interdiction d'y installer des citernes d'hydrocarbures. L'intention de construire une station à carburant a donc été

abandonnée, mais de petites quantités de produits contenant des hydrocarbures pourront néanmoins y être stockées pour les besoins de l'atelier mécanique, ainsi qu'une réserve d'urgence de diesel de l'ordre de 450 à 900 litres, le tout contenu dans des bacs de rétention ad hoc. La zone de protection des eaux (Sm) exigera des mesures de précaution précises qui seront définies lors de la réalisation du projet CERM.

La parcelle est actuellement particulièrement sujette aux nuisances sonores occasionnées par le trafic de la route nationale et des routes cantonales, mais également par les trains CFF et TransN. Le secteur est actuellement classé à un degré de sensibilité (DS) 3.

Le site ne se trouve pas en périmètre archéologique. Cependant, au vu de l'emprise importante du projet, l'office du patrimoine et de l'archéologie a demandé l'exécution de sondages exploratoires afin de contrôler s'il y a des éléments archéologiques dignes de protection.

En ce qui concerne la question de la faune et de la flore, il faut signaler la présence d'une haie qui devrait être protégée ou compensée. Le site a une faible emprise sur le paysage environnant et n'a pas d'impact à relever sur le patrimoine de La Chaux-de-Fonds. Il n'est pas inscrit au cadastre des sites pollués du canton de Neuchâtel (CANPEO).

Le terrain est équipé d'eau potable, d'électricité et se situe à proximité du réseau Swisscom. Le raccordement au réseau d'eaux usées se trouve à environ 400 mètres.

La Ville de La Chaux-de-Fonds et son service d'urbanisme (SUME) ont accueilli favorablement le projet CERM et ont approuvé le site d'implantation retenu.

La superficie du terrain est importante et sa topographie présente une légère pente ce qui permettrait éventuellement d'implanter des volumes bâtis semi-enterrés et ainsi de diminuer l'impact du projet.

En finalité le site comporte d'indéniables avantages et fort peu de contraintes, si ce n'est celle liée au stockage d'hydrocarbures mentionné plus haut.

4.4. Acquisition

L'acquisition du BF 17213 du cadastre de La Chaux-de-Fonds, d'une surface de 25'911 m², a été fixée à 1'066'440 francs, incluant le rachat du hangar qui s'y trouve. Cette vente est conditionnée à l'obtention du présent crédit d'étude, à l'abandon des servitudes de passage inscrites au bénéfice du BF 10790, ainsi qu'à l'approbation du plan d'affectation cantonal (PAC) qui permettra d'inscrire le BF 17213 en zone d'utilité publique.

Une promesse de vente et d'achat, avec constitution d'un droit d'emption entre le propriétaire et l'État de Neuchâtel, a été ratifiée de sorte que la vente immobilière pourrait être effective dans le courant de l'année 2024. L'accès au BF 17213 est aisé depuis la route cantonale RC 1320 Le Reymond – La Vue-des-Alpes.

D'entente avec la Confédération, l'Etat de Neuchâtel sera pleinement propriétaire du bien-fonds. Dans le cadre du projet, une discussion sera menée avec l'OFROU quant à leur participation aux coûts du foncier.

4.5. Valorisation des sites existants après réalisation du CERM

Après la construction du CERM, le SPCH quittera deux centres d'entretien des routes existants ainsi que l'atelier mécanique situé actuellement à Vauseyon.

Les trois sites ont été expertisés par un bureau externe en octobre 2020 :

- Le centre du Crêt-du-Loche, BF 7307 des Éplatures :
Valeur vénale 1'488'000 francs.
Valeur au bilan de l'État 1'119'510.70 francs.
- Le centre de La Vue-des-Alpes, BF 2337 de Fontaines :
Valeur vénale 2'576'000 francs.
Valeur au bilan de l'État 2'083'309.10 francs.
- L'atelier mécanique de Vauseyon, BF 14455 de Neuchâtel :
Valeur vénale 1'728'000 francs.
Valeur au bilan de l'État 2'473'628 francs.

Les sites du Crêt-du-Loche et de La Vue-des-Alpes feront l'objet d'une étude ultérieure afin de déterminer si l'État de Neuchâtel compte réutiliser ou vendre ces biens. En l'état, rien ne semble s'opposer à une vente du site du Crêt-du-Loche. Des échanges d'informations entre le service d'économie (NECO) et la Ville de La Chaux-de-Fonds seront néanmoins nécessaires afin d'en déterminer l'avenir.

Le site de Vauseyon restera propriété de l'État de Neuchâtel comme réserve stratégique pour un éventuel contournement routier de Pesieux ou raccordement N20-N05 en direction de Lausanne.

5 PLANIFICATION

5.1. Gouvernance du projet

Le projet sera mené selon une gouvernance usuelle pour les grands projets de construction de l'État. Cette gouvernance est essentielle au bon déroulement du projet.

Au niveau stratégique, le comité de pilotage (COPIL) est présidé et vice-présidé par deux conseillers d'État. Le service des ponts et chaussées (SPCH), le service des bâtiments (SBAT) et l'établissement pour la viabilité des infrastructures autoroutières du canton de Neuchâtel (NEVIA) y sont représentés.

L'Unité territoriale IX (UT IX) et l'Office fédéral des routes (OFROU) sont également membres du comité de pilotage (COPIL). Le COPIL est en charge des validations préalables stratégiques et a pour tâche principale le contrôle et le suivi du développement du projet dans le respect du cadre donné par le rapport et par le Conseil d'État.

Au niveau opérationnel, la commission de planification (CP) coordonne les intervenants et les travaux à chaque phase du projet et soumet au COPIL les éléments stratégiques. Cette commission est présidée par le SPCH et vice-présidée par le SBAT. Sont également représentés au CP l'UT IX, NEVIA et à terme l'OFROU.

Les séances utilisateurs pour l'élaboration du projet CERM sont placées sous la direction du ou de la chef-fe de projet SBAT et ont pour but la définition des besoins des entités concernées, l'identification de synergies, l'élaboration d'un cahier des charges puis le développement du projet jusqu'à l'organisation des déménagements. Le tableau de la gouvernance du projet figure en annexe 6.

5.2. Propriété

Le BF 17213 sera propriété de l'État de Neuchâtel à 100%.

Le bâtiment CERM sera propriété de l'État de Neuchâtel ainsi que de l'OFROU. La copropriété convenue et découlant du programme est de 60% pour l'État de Neuchâtel et de 40% pour l'OFROU conformément au prorata des surfaces. Ce ratio pourra légèrement évoluer selon la définition définitive du projet.

Un droit de superficie distinct et permanent (DDP) devra être établi ultérieurement au bénéfice de l'OFROU.

5.3. Plan d'affectation cantonal (PAC)

Le BF 17213 est actuellement inscrit au cadastre en tant que terrain agricole. Une procédure de plan d'affectation cantonal (PAC) est requise pour affecter le BF en zone d'utilité publique (ZUP) et ainsi pouvoir y construire le projet CERM.

L'élaboration de ce plan d'affectation cantonal se fera dans le cadre du crédit d'étude sollicité, en collaboration avec les services concernés de l'État et la commune de La Chaux-de-Fonds. Elle débutera dès l'approbation du crédit d'étude par le Grand Conseil.

Le PAC analysera les différentes contraintes du terrain, les accès, les problématiques éventuelles et tâchera d'y apporter des solutions en vue de l'implantation du projet. Il sera soumis à un examen préalable en 2022. Cet examen préalable permettra de définir les règles et le canevas qui seront utilisés lors du concours d'architecture, prévu pour 2022.

Le PAC sera réalisé en parallèle à l'élaboration du projet d'architecture lauréat et comprendra un plan de mise en forme, un règlement, un rapport et une notice d'impact sur l'environnement.

Le service d'urbanisme de La Chaux-de-Fonds collaborera avec le SBAT dans la réalisation du PAC.

Des séances informatives seront tenues afin d'expliquer le PAC à la population et de répondre à toutes éventuelles questions.

Après signature par le Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), le PAC sera mis à l'enquête publique, vers la fin de l'année 2023, puis soumis à adoption par le Conseil d'État.

5.4. Analyses et études préparatoires

Après acceptation du crédit d'étude, des mandataires externes seront sollicités afin de pouvoir établir les études préparatoires nécessaires à l'élaboration du projet.

Liste des mandataires nécessaires :

- un bureau de géologues réalisera des sondages du terrain et des tests d'infiltrations ;
- un bureau de géomètres relèvera le terrain et réalisera une maquette numérique ;
- l'archéologue cantonale mandatera la réalisation des sondages ;
- un bureau spécialisé en gestion du trafic analysera les circulations existantes ;
- un bureau d'ingénieurs acousticiens analysera les bruits et les sons environnants ;
- autres éventuels mandataires techniques.

5.5. Concours d'architecture

Le crédit d'étude permettra au SBAT d'organiser le concours d'architecture. Un cahier des charges du concours sera établi. Ce dernier comprendra, entre autres, les contraintes urbanistiques du site, les distances, les gabarits et autres éléments qui seront déterminés dans le préalable du PAC.

Conformément à la législation sur les marchés publics, un appel d'offres ouvert sous forme de concours d'architecture en équipes pluridisciplinaires au sens de la norme SIA 142 permettra d'obtenir la meilleure solution architecturale, technique et économique à la situation exposée. Il permettra également de confier le développement du projet à l'équipe lauréate.

Un jury neutre composé de professionnels, de représentants des utilisateurs et des autorités politiques, appuyé par des spécialistes, se penchera sur les projets remis par les équipes concourantes. Au terme d'un processus de jugement de plusieurs tours, un projet lauréat sera désigné par ce même jury. Les meilleurs projets se verront en outre récompensés selon une planche de prix déterminée par la norme SIA 142. Une remise officielle des prix, une exposition publique des projets et une plaquette de présentation de ces derniers font partie intégrante de ce processus de concours.

5.6. Développement du projet

À l'issue du concours d'architecture, l'équipe lauréate sera mandatée pour développer l'avant-projet puis le projet, jusqu'au dossier de demande d'autorisation de construire.

5.6.1. Avant-projet

Le projet de concours sera retravaillé et optimisé pour répondre aux recommandations du jury, aux exigences spécifiques du programme et aux contraintes économiques et environnementales. Cet approfondissement du projet de concours correspond à la phase de consolidation de l'avant-projet. Cette phase se clôt par une estimation des coûts et la mise à jour du calendrier général du projet. L'ensemble est soumis à l'approbation formelle du comité de pilotage avant de passer à la phase de développement de projet.

5.6.2. Projet

Sur base du dossier d'avant-projet approuvé, le projet de l'ouvrage est développé en détail par chacun des mandataires. Les principes techniques, constructifs et les matériaux sont définis en tenant compte des exigences qualitatives, légales, normatives et économiques. Les démarches préliminaires de consultation auprès des services, l'étude et le développement des plans et détails sont nécessaires à l'établissement des coûts de la réalisation.

Un devis général détaillé avec degré de précision à $\pm 10\%$ est établi sur la base de l'ensemble des plans de détails et des descriptifs développés par les mandataires. Le calendrier général du projet est mis à jour en fonction des développements du projet.

5.6.3. Dossier de demande d'autorisation de construire

Une fois le projet de l'ouvrage complété avec les prescriptions administratives requises, les documents et plans nécessaires à la demande d'autorisation de construire sont

préparés. Le dépôt formel de la demande d'autorisation de construire n'intervient qu'après la validation par le Grand Conseil du crédit de construction.

5.6.4. Demande de crédit de construction

Au terme de ces travaux de développement de projet, le rapport de demande de crédit de construction est soumis au Grand Conseil et à l'OFROU en vue de la réalisation du CERM.

Liste des mandataires nécessaires :

- le bureau d'architecture lauréat qui réalisera le projet d'architecture du CERM ;
- un bureau d'ingénieurs civils réalisera des analyses et apportera conseil à l'architecte ;
- un bureau technique spécialisé analysera les éventuels polluants et établira un rapport ;
- un bureau de géologues réalisera une étude du sol ;
- un bureau d'ingénieurs feu/sécurité réalisera le concept de sécurité du projet ;
- un bureau d'ingénieurs spécialisé établira un rapport acoustique du projet ;
- un bureau d'ingénieurs spécialisé réalisera une étude sur les flux et les circulations ;
- un bureau d'ingénieurs spécialisé établira le concept énergétique du projet ;
- un bureau d'ingénieurs en électricité sera consulté pour confirmer les besoins électriques, en tenant compte de la mobilité à futur des voitures électriques ;
- un bureau d'ingénieurs en CVS sera consulté pour confirmer les principes, les dimensionnements des techniques du projet ;
- autres éventuels mandataires techniques.

5.7. Calendrier intentionnel

Les travaux en lien avec le présent crédit d'étude se déclinent en sept étapes successives :

<i>Élaboration préalable du PAC</i>	<i>1^{er} semestre 2022</i>
<i>Organisation du concours</i>	<i>1^{er} semestre 2022</i>
<i>Déroulement du concours</i>	<i>2^{ème} semestre 2022</i>
<i>Développement et chiffrage de l'avant-projet</i>	<i>1^{er} semestre 2023</i>
<i>Élaboration du PAC</i>	<i>2023</i>
<i>Développement et chiffrage du projet, prêt pour mise à l'enquête</i>	<i>2023</i>
<i>Élaboration du rapport de demande de crédit de construction</i>	<i>2023</i>
<i>Vote du Grand Conseil sur le crédit de construction</i>	<i>1^{er} semestre 2024</i>

Après adoption du crédit de construction par le Grand Conseil, la construction du projet CERM pourra débuter pour s'achever au milieu de l'année 2027, en prévision des ouvertures du contournement est de La Chaux-de-Fonds par la H18 et du contournement du Locle par la N20. Le calendrier intentionnel est annexé.

Le planning général du projet CERM se trouve à l'annexe 7.

En parallèle, les grands travaux routiers des Montagnes neuchâteloises débuteront, sous réserve des procédures en cours, soit :

H18 - Contournement est de La Chaux-de-Fonds	2022 - 2027
N20 - Contournement du Locle	2022 - 2029
N20 - UPlANS Bas-du-Reymond – Vauseyon	2025 - 2026
N20 - Projet d'amélioration de la sécurité des tunnels de La Vue-des-Alpes et du Mont-Sagne	2025 - 2035
N20 - Contournement ouest de La Chaux-de-Fonds	2030 - 2040

6. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le projet CERM répondra aux standards énergétiques actuels cantonaux et fédéraux. Il y aura dès lors une utilisation rationnelle, efficiente et économe de l'énergie. Le projet CERM vise à obtenir le label Minergie P, ce qui permettra à l'État de Neuchâtel et à la Confédération de bénéficier d'économies importantes en matière de coûts énergétiques et procurera également une meilleure conservation de la valeur du bien à moyen et à long terme.

Des études seront réalisées afin d'optimiser la production des énergies renouvelables.

L'énergie solaire sera utilisée pour la production d'énergie. Afin de répondre aux objectifs climatiques de La Confédération, le projet visera pour le moins l'autosuffisance électrique du centre.

Une partie des eaux pluviales sera récupérée et stockée dans une citerne. Ces eaux grises seront utilisées pour l'approvisionnement de certains besoins du CERM, comme le lavage des véhicules, certains équipements sanitaires et d'autres besoins divers.

Le projet CERM visera à utiliser des matériaux de construction renouvelables, écologiques et locaux, notamment le bois, matériau noble qui répond à ces critères. Le concours d'architecture favorisera l'utilisation du bois régional. Cela permettra ainsi de bénéficier à l'économie locale et de diminuer le bilan carbone de la construction.

Bien que le site se trouve dans un secteur affecté au degré de sensibilité au bruit 3 (DS3), une attention particulière sera portée afin de diminuer les éventuelles nuisances sonores propres au projet CERM. L'impact des sources de bruit qui proviendront du projet CERM sera évalué par une étude spécifique dans le cadre du PAC.

7. FINANCES

Les coûts constituant le présent crédit d'étude se composent, d'une part, de l'acquisition des surfaces foncières nécessaires à la future réalisation du centre et, d'autre part, des démarches et études pour l'obtention d'un projet développé et d'un devis général prêts à être soumis au Grand Conseil dans le cadre de la future demande de crédit de construction.

7.1. Acquisition du terrain

Le montant de l'acquisition du terrain, soit le bien-fonds 17213 du cadastre de La Chaux-de-Fonds, d'une superficie considérée de 25'911 m², inclus dans le crédit d'étude s'élève à 1'066'440 francs, frais de notaire inclus.

Les fonctions cantonales étant prépondérantes, l'option a été prise d'acquérir le terrain par le canton, seul, avec droit de superficie à la Confédération.

Une promesse de vente et d'achat, avec constitution d'un droit d'emption entre le propriétaire et l'État de Neuchâtel a été ratifiée, de sorte que la vente immobilière peut être effective jusqu'en fin de 2024.

7.2. Études préparatoires

Le site fera l'objet de quelques études supplémentaires et d'un relevé 3D complet permettant de mettre une documentation complète à disposition des équipes pluridisciplinaires participant au concours d'architecture.

Les études préparatoires comprennent également la réalisation du plan d'affectation cantonal, la prise en charge des mandataires et des diverses études complémentaires. Un montant estimatif de 210'000 francs est prévu à cet effet.

7.3. Concours d'architecture

La phase du concours, chiffrée à 650'000.- francs, comprend l'ensemble des frais de préparation et l'organisation du concours ainsi que la rémunération du jury et des équipes primées, soit environ 2% du montant déterminant CFC2 du projet. Ce montant se base sur les recommandations de la norme SIA 142 pour l'organisation des concours d'architecture.

7.4. Développement du projet

Le crédit d'étude couvre les phases d'étude du projet jusqu'au dossier de demande d'autorisation de construire. Les honoraires des mandataires (architectes, ingénieurs civils, ingénieurs techniques et ingénieurs spécialisés) pour la phase de développement de l'avant-projet et du projet équivalent à 30% des prestations globales d'architecture et d'ingénierie sur un projet de construction.

À ces 30% s'ajoutent 2,5% pour l'élaboration du dossier de demande de permis de construire. Le montant total du développement du projet dans le cadre du crédit d'étude s'élève à 2'184'560 francs.

7.5. Suivi interne

Le suivi du projet sera assuré par un(e) chef(fe) de projet du SBAT à hauteur de 0,7 EPT durant toute la phase crédit d'étude, soit 3 ans.

Le montant total du suivi interne dans le cadre du crédit d'étude s'élève à 321'000 francs.

Les ressources usuelles du SPCH et NEVIA suffisent pour l'accompagnement du projet.

7.6. Divers et imprévus

Ils correspondent à environ 10% des coûts du crédit d'étude. Ne sont pas comptés d'éventuels divers sur les coûts d'acquisition du terrain et sur les frais de concours.

Le montant total des divers et imprévus dans le cadre du crédit d'étude s'élève à 283'000 francs.

7.7. Synthèse financière

Le tableau ci-dessous présente les coûts principaux liés à la présente demande de crédit avec la répartition de prise en charge entre le canton et la Confédération.

Coûts du crédit d'étude		
Descriptif		Montants
Acquisition du terrain, inclus notaire		1'066'440
Études préparatoires		210'000
Concours d'architecture	2% CFC 2	650'000
Développement de projet	32.5% Honoraires	2'184'560
Suivi interne	0.7 EPT 3 ans	321'000
Divers et imprévus		283'000
		4'715'000
<hr/>		
Part cantonale		3'255'576
Part fédérale		1'459'424
Total		4'715'000

Les montants indiqués incluent la TVA.

Pour rappel, selon chapitre 4.5 et après réalisation du CERM, pour le moins deux sites d'entretien pourront être valorisés par une mise sur le marché ou une réaffectation.

8. INCIDENCES SUR LES COMMUNES

8.1. Maintien des prestations aux communes

La réalisation du CERM ne générera aucune modification quant aux prestations fournies aux communes. Le SPCH poursuivra sa mission d'entretien en intérieur de localité comme l'a décidé le Grand Conseil par l'adoption de la nouvelle LRVP en date du 21 janvier 2020.

8.2. Partenariats sel et saumure

Dans le cadre du projet CERM, le SPCH procédera à une étude visant à définir les possibilités de partenariats dans le domaine de l'approvisionnement en sel et saumure avec les communes limitrophes du projet. En parallèle au projet CERM, la même réflexion sera menée avec les autres communes du canton de Neuchâtel où des partenariats pourraient-être trouvés, l'objectif visé étant une rationalisation à l'échelle cantonale de l'acquisition de fondant chimique, sachant que le prix d'achat varie de l'ordre de 20 à 25 % entre la saison estivale et hivernale.

8.3. Partenariats hydrocarbures

Pour aider au ravitaillement en hydrocarbures des camions du CERM, des partenariats seront notamment établis avec les Villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle. En effet, leurs centres de voiries sont bien situés à proximité des réseaux routiers principaux et ils sont adaptés au gabarit des camions. Des partenariats avec d'autres prestataires seront envisagés selon les opportunités qui se présenteront.

À long terme, l'absence de stocks d'hydrocarbures sur site est de nature à favoriser de potentielles motorisations alternatives telles que l'hydrogène vert.

9. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET EN MATIÈRE DE PERSONNEL

9.1. Personnel

Pour les services de l'État, les dépenses relatives au projet décrit dans le présent rapport n'entraînent pas d'incidence majeure au niveau du personnel. Les ressources relatives à la conduite du projet ont été décrites au chapitre 7.5.

Avec l'ouverture des contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds, le personnel de NEVIA affecté à l'entretien et l'exploitation de la N20 sera amené à doubler par rapport à aujourd'hui.

À noter pour rappel que le personnel du SPCH dédié à l'entretien de la H20 a déjà été transféré à NEVIA, avec effet au 1^{er} janvier 2020, lors du classement du tronçon actuel en route nationale.

9.2. Incidences sur le budget des investissements et sur le budget de fonctionnement (en francs)

	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Compte des investissements										
Acquisition du terrain	1'036'440	0	0	0	1'036'440					
Études préparatoires	210'000	30'000	114'000	66'000						
Concours d'architecture	650'000	16'250	588'250	45'500						
Développement de projet	2'184'560	0	198'500	1'686'810	299'250					
Suivi interne	321'000	107'000	107'000	107'000						
Divers et imprévus	283'000	12'000	98'000	140'000	33'000					
Dépenses brutes	4'685'000	165'250	1'105'750	2'045'310	1'368'690					
- Recettes Confédération	-1'459'424	-66'100	-442'300	-818'124	-132'900					
Dépenses nettes investissement	3'225'576	99'150	663'450	1'227'186	1'235'790					

	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Compte de résultats										
Frais de notaire (acquisition terrain)						30'000				
Amortissements crédit étude 20% (5 ans)						437'827	437'827	437'827	437'827	437'827
Charges nettes du compte de résultats		0	0	0	0	467'827	437'827	437'827	437'827	437'827

Les montants indiqués incluent la TVA.

10. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES DU PROJET AINSI QUE SES CONSÉQUENCES POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES

Comme précisé au chapitre 6, la volonté avec la réalisation de ce projet est d'optimiser la production d'énergies renouvelables. Afin de répondre aux objectifs climatiques de la Confédération, le projet visera pour le moins l'autosuffisance électrique du centre.

Le projet CERM visera à utiliser des matériaux de construction renouvelables, écologiques et locaux, notamment le bois, matériau noble qui répond à ces critères. Le concours d'architecture favorisera l'utilisation du bois régional. Cela permettra ainsi de bénéficier à l'économie locale et de diminuer le bilan carbone de la construction.

Les conditions de travail seront grandement améliorées et les finances durablement optimisées. Ainsi, ce projet répond à une utilisation efficiente des ressources.

11. VOTE DU GRAND CONSEIL

En application de l'article 57, alinéa 3, de la Constitution neuchâteloise et de l'article 36, alinéa 1, lettre a, de la loi sur les finances de l'État et des commerces (LFinEC), du 24 juin 2014, le présent décret entraînant une dépense unique inférieure à 7 millions de francs, il doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil.

12. CONCLUSION

Le présent rapport et le décret qui l'accompagne visent à solliciter auprès du Grand Conseil un crédit d'investissement brut de 4'715'000 francs auquel il faut déduire la part de l'OFROU de 1'459'424 francs, soit une dépense nette de 3'255'576 francs dans le but de pouvoir procéder à l'acquisition du site retenu, conduire la procédure de changement d'affectation, organiser un concours d'architecture et enfin développer le projet retenu jusqu'à la finalisation du dossier de permis de construire. Ce dernier pourra être mis à l'enquête dès validation par le Grand Conseil du crédit de construction.

L'entretien des routes, quels que soient leur classification et leur gabarit, nécessite de disposer de sites d'exploitation performants, bien localisés géographiquement, de manière à pouvoir intervenir dans des délais restreints et s'organiser de manière efficiente.

Cet état de fait, n'est plus la réalité à ce jour au vu de la vétusté des bâtiments de l'État de Neuchâtel dédiés à l'entretien des routes.

Suite à l'entrée en vigueur du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) au niveau fédéral qui englobe le transfert de la H20 Neuchâtel – Col des Roches au 1^{er} janvier 2020 devenu ainsi N20, ainsi que la nouvelle loi sur les routes et voies publiques (LRVP) au niveau cantonal qui a entraîné le transfert de 43 km de routes aux communes. De ce fait, des réflexions doivent être entreprises afin de définir la meilleure répartition géographique des équipes chargées de l'entretien des axes routiers et des sites qui les hébergent.

Ainsi, après l'analyse des différents paramètres à prendre en compte, il est apparu que la création d'un centre mixte dédié à l'entretien des routes cantonales et nationales, donc partagé entre NEVIA et le SPCH, serait la meilleure option d'autant que, s'agissant partiellement d'une infrastructure utile aux routes nationales, l'OFROU sera copropriétaire

du bâtiment et participera aux coûts de construction et d'entretien qui le concernent, pour une part aujourd'hui estimée à quelque 40 %.

Après avoir réalisé une évaluation multicritère, il s'avère que la meilleure localisation identifiée se situe aux alentours du Bas-du-Reymond, sur le bien-fonds 17213. La parcelle en question offre une surface totale de 25'911 m², est aujourd'hui sise en zone agricole et nécessitera donc une mise en zone d'utilité publique pour pouvoir y développer le projet de centre d'exploitation mixte. Le changement d'affectation nécessaire ne semble pas excessivement problématique dans la mesure où cette parcelle se trouve déjà aujourd'hui à proximité immédiate du portail nord du tunnel du Mont-Sagne, enserrée entre les lignes ferroviaires CFF et TransN, et la route du Col de La Vue-des-Alpes.

Il est prévu que le site soit opérationnel au milieu de l'année 2027, ce qui correspondra à la fin des premiers grands travaux routiers dans les Montagnes neuchâteloises.

Cela permettra la valorisation des sites du Crêt-du-Loche, de La Vues-des-Alpes et de Vauseyon.

Le projet CERM répond à une nécessité pour l'État dans le cadre de l'une de ses missions prioritaires qui est de garantir la viabilité des réseaux routiers cantonal et national.

Le CERM dotera NEVIA et le SPCH d'un outil performant, répondant aux normes en vigueur tant au niveau sécuritaire, énergétique, environnemental que dans l'accueil du personnel et stratégiquement situé. De plus, cet investissement, par le regroupement sur un seul site du personnel actuellement attaché à trois sites différents, et la mutualisation du bien avec l'OFROU permettra à terme des économies de charges de fonctionnement et d'exploitation.

Le Conseil d'État espère que vous saurez faire vôtres les arguments développés dans ce rapport, et vous remercie d'adopter le projet de décret qui vous est soumis.

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

Neuchâtel, le 2 juin 2021

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret

portant octroi d'un crédit d'engagement de 4'715'000 francs pour l'acquisition d'un site et le financement des études relatives à la réalisation du Centre d'entretien routier des Montagnes (CERM) à La Chaux-de-Fonds

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 ;

vu la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014 ;

vu la loi d'organisation du Grand Conseil (OGC), du 30 octobre 2012 ;

sur la proposition du Conseil d'État, du 2 juin 2021,

décète :

Article premier ¹Un crédit d'engagement de 4'715'000 francs est accordé au Conseil d'État pour l'acquisition d'une parcelle et le financement des études relatives à la réalisation du Centre d'entretien routier des Montagnes (CERM).

²Ledit crédit est destiné à permettre:

- a) l'acquisition du site retenu,
- b) la conduite de la procédure de changement d'affectation,
- c) l'organisation d'un concours d'architecture,
- d) l'élaboration du dossier retenu, tel qu'il sera déposé pour la demande du permis de construire et réalisation de chiffrage du projet en vue de présenter une demande de crédit de construction.

Art. 2 Le montant figurant à l'article 1 représente le montant brut de l'acquisition de la parcelle et du financement des études, auquel il faut retrancher les participations fédérales à hauteur de 1'459'424 francs, portant ainsi à 3'255'576 francs le montant net restant à charge de l'État de Neuchâtel.

Art. 3 Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par la voie de l'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 4 Les études faisant l'objet du présent décret sont déclarés d'utilité publique. Le Conseil d'État reçoit tous les pouvoirs pour acquérir, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les immeubles qui pourraient être nécessaires à l'exécution des travaux.

Art. 5 Le détail d'exécution de cette acquisition et de ces études est confié au soin du Conseil d'État. Le rapport de gestion financière du Département du développement territorial et de l'environnement donnera chaque année toutes les indications utiles sur l'avancement des études, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

Art. 6 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014, et de son règlement général d'exécution.

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

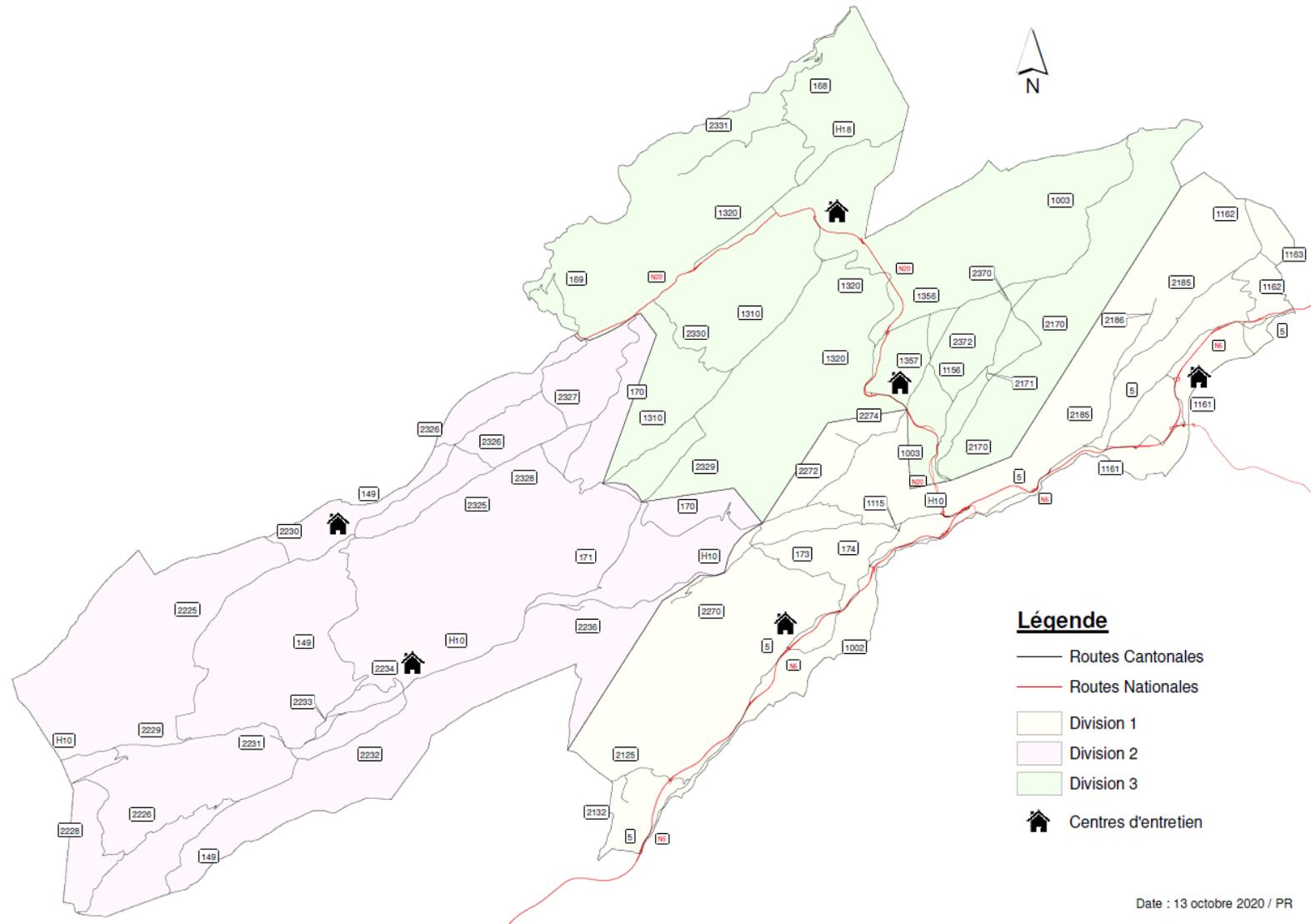
²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

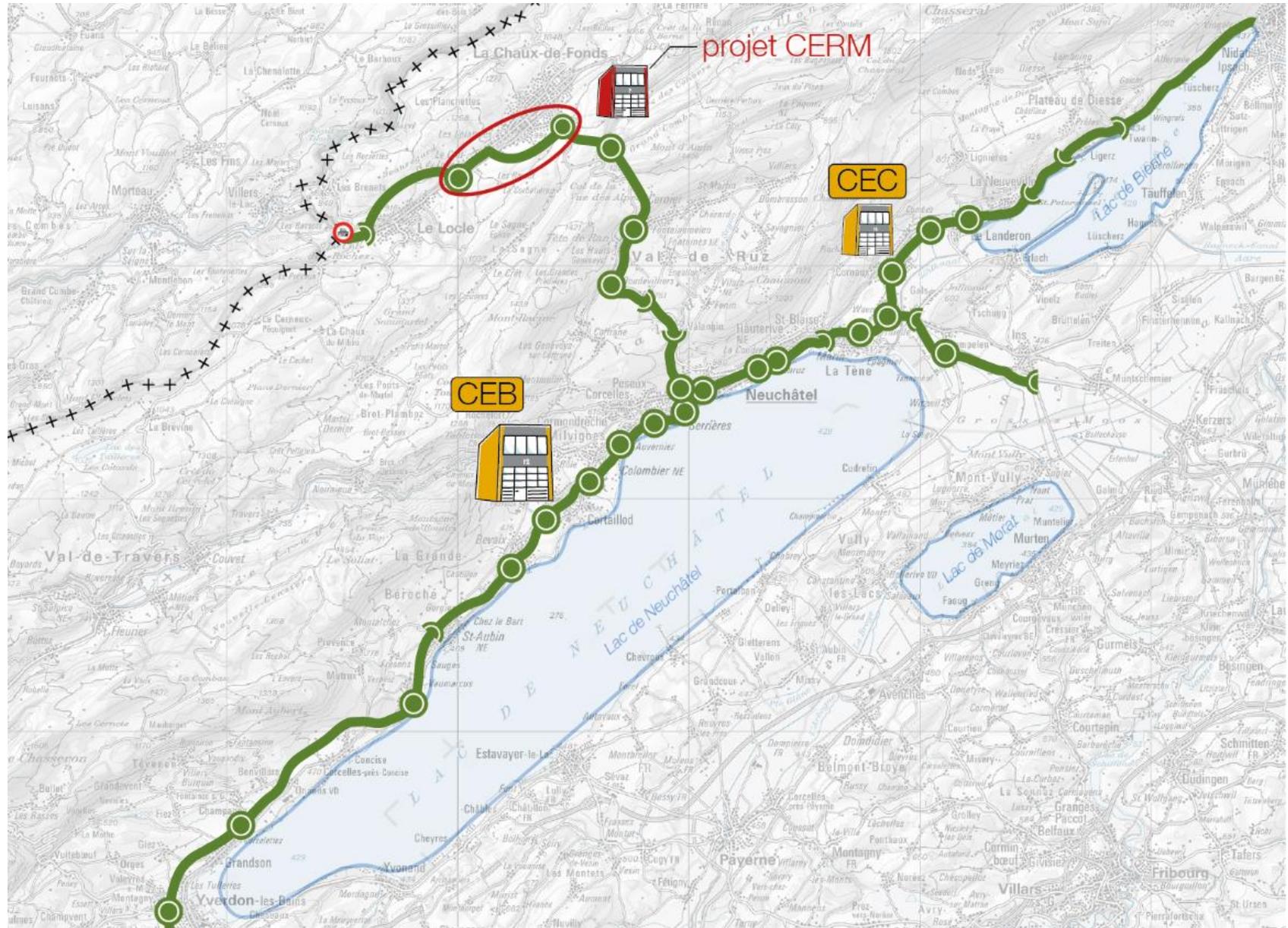
Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président,

La secrétaire générale,





PROGRAMME DU PROJET

Annexe 3

1. SPCH

Ressources humaines (SU)	Surface m2	Total	
		Places travail	Surface m2
Bureaux Voyer-Chef Div III	16	1	16
Bureaux Secrétariat Div III	8	1	8
Bureaux Chefs-d'équipe	8	2	16
Cantonniers-chauffeurs	0	11	0
Total		15	40

Locaux chauffés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Bureaux			
Documentations / économat direction Div III	30	1	30
Documentations / économat Chef équipe	20	1	20
Ateliers et locaux d'exploitation			
Atelier de mécanique / électricité	30	1	30
Serrurerie cantonniers	25	1	25
Espace saisie des heures et ordre	15	1	15
Total			120

Locaux tempérés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Magasin matériel / outillage	100	1	100
Locaux produits dangereux	15	1	15
Hangar / entrepôt	1'250	1	1'250
Total			1'365

Locaux non-chauffés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Entrepôt matériel et signalisation	300	1	300
Dépôt bois	100	1	100
Total			400

Total surfaces SPCH	m2	1'925
----------------------------	-----------	--------------

1. SPCH - Ateliers

Ressources humaines (SU)	Surface m2	Total	
		Places travail	Surface m2
Chef ateliers	16	1	16
Bureau ateliers	8	2	16
Personnel	0	6	0
Total		9	32

Locaux chauffés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Atelier montage pneus légers, lourds	40	1	40
Atelier électrique magasin	30	1	30
Atelier petite menuiserie	35	1	35
Serrurerie	80	1	80
Total			185

Locaux tempérés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Forge	40	1	40
Atelier petites machines	40	1	40
Atelier véhicules légers + fosse	75	1	75
Atelier véhicules légers + fosse 2	40	1	40
Atelier machine chantier	170	1	170
Atelier poids-lourds	340	1	340
Atelier réparations des remorques	40	1	40
Locaux produits dangereux	15	1	15
Stock huile (bar à huile citernes)	60	1	60
Stock produit inflammables	40	1	40
Magasin pièces et machines	10	2	20
Magasin stock acier	45	1	45
Stock matériaux et pièces divers	70	1	70
Magasin pièces véhicules lourds, mac	60	1	60
Total			1'055

Locaux non-chauffés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Local stockage pneus	160	1	160
Total			160

Total surfaces SPCH ateliers	m2	1'432
-------------------------------------	-----------	--------------

2. NEVIA

Ressources humaines (SU)	Surface m2	Total	
		Places travail	Surface m2
Bureau chef d'équipe	11	2	22
Bureau technicien GC	16	1	16
Bureau chef d'équipe EES	16	1	16
Bureau EES	11	5	55
Cantonniers-chauffeurs	0	14	0
Total		23	109

Locaux chauffés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Centrale d'exploitation	50	1	50
Atelier voirie	50	1	50
Atelier EES (équipement expl. Secu)	50	1	50
Espace saisie d'heure et ordre	15	1	15
Total			165

Locaux tempérés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Hangar / entrepôt	1'250	1	1'250
Stockage matériel voirie sensible	50	1	50
Stockage matériel EES	50	1	50
Local stock. prod. dang. / toxiques	30	1	30
Total			1'380

Locaux non-chauffés (SU)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Halle de stockage	350	1	350
Total			350

Total surfaces NEVIA	m2	2'004
-----------------------------	-----------	--------------

3. Commun

Locaux chauffés (SU)	Surface m2	Total	
		Nb de locaux	Surface m2
Salle de séance (8 places)	20	1	20
Salle de conférence (20 places)	40	1	40
Secretariat/Accueil Guichet			
Chambre de repos / piquet	10	3	30
Cafétéria / cuisine	110	1	110
Local serveur, téléphonie et com.	60	1	60
Local serveur d'étage	10	1	10
Local imprimante	15	1	15
Vestiaires			
Vestiaire homme	20	3	60
Vestiaire femme	20	1	20
Douche homme	4	3	12
Douche femme	4		
		1	4
WC homme	8	3	24
WC femme	8		
		1	8
Local séchage vêtement	30	1	30
WC handicapé	4	2	8
WC homme	4	2	8
WC femme	4	2	8
Local conciergerie	15	1	15
Local recyclage / déchets	25	1	25
Total			507

Locaux tempérés (SU + SI)	Surface m2	Total	
		Nb de locaux	Surface m2
Local chauffage	30	1	30
Local accumulateur thermique	20	1	20
Local citerne chauffage	40	1	40
Local électricité	30	1	30
Local batteries	20	1	20
Local groupe de secours	30	1	30
Local citerne groupe de secours	30	1	30
Local ventilation	50	1	50
Local sanitaire	10	1	10
Local traitement des eaux	20	1	20
Local récupération de l'eau de pluie	10	1	10
Local compresseur	20		
		1	20
Local système d'extinction	10	1	10
Local système d'extinction sprinkler	15		
		1	15
Local filtration des eaux usées	20	1	20
Halle de lavage	140	1	140
Station de lavage haute pression	20	1	20
Atelier lavage vhs légers et lourds	90	1	90
Total			605

Locaux non-chauffés (SU + SI)	Surface m2	Nb de locaux	Surface m2
Halle à sel en vrac	540	1	540
Local transfert sel-halle-silo	30	1	30
Local production de saumure	90	1	90
Citerne à eau pour lavage et sprinkler			
Total			660

Total surfaces commun	m2	1'772
------------------------------	-----------	--------------

4. Surfaces extérieures aménagées

CNERN	Surface m2	Total	
		Nb de locaux	Surface m2
Aire de stockage	500	1	500
Places de parc	25	25	625
Total			1'125

SPCH	Surface m2	Total	
		Nb de locaux	Surface m2
Aire de stockage	400	1	400
Places de parc - Ateliers	25	9	225
Places de parc vhs de remplacement	25	6	150
Places de parc - OENT	25	20	500
Total			1'275

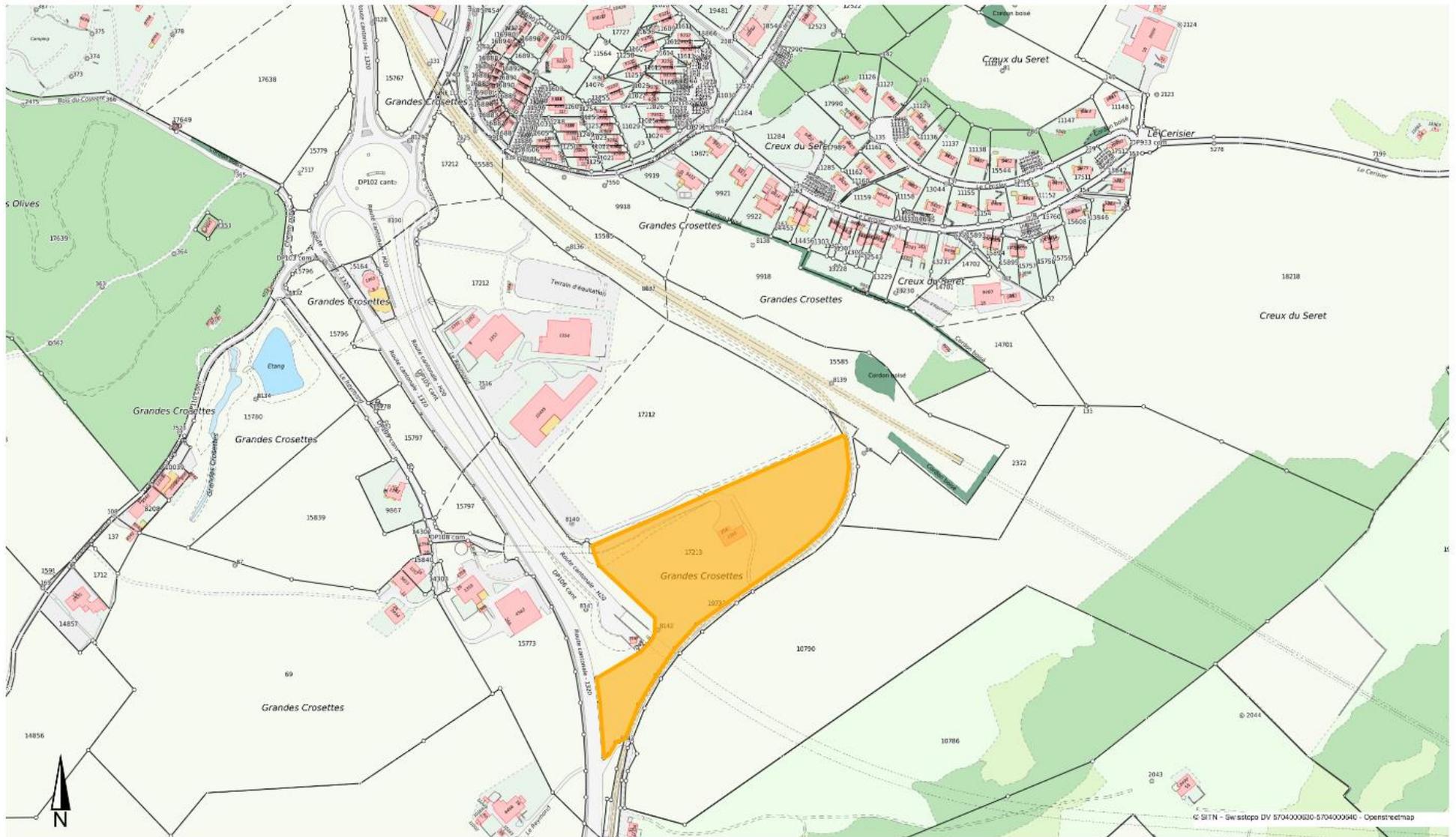
COMMUN	Surface m2	Total	
		Nb de locaux	Surface m2
Silos à sel	70	2	140
Balance	150		
		1	150
Bennes à matériaux	20	5	100
Rampe de déchargement dans benne	300	1	300
Accès / manœuvres	2'000	1	2'000
Total			2'690

Surfaces extérieures aménagées	m2	5'090
---------------------------------------	-----------	--------------

RÉFÉRENCES

Annexe 4

	<u>Loveresse (BE)</u>	<u>Bursins (VD)</u>	<u>Boudry (NE)</u>	<u>CERM (NE)</u>
				
Année de mise en service	2017	2008	1994	2026
Nb postes de travail	35 RC + RN	19 RN (62 RC)	25 RN	~ 24 RC + 23 RN
Routes desservies	120 km RC 27 km RN	55 km RN (400 km RC)	35 km RN	77 km RC 30 km RN
Surface du terrain ST [m2]	15'250	32'596	18'695	~ 20'000 – 25'000
Surface utiles SU +SI [m2]	4'882	7'049	5800	~ 7'400
Volume des locaux VL [m3]	39'460	46'740	30'000	~ 44'500
Frais d'investissement total CFC 0-9 [CHF]	20'800'000	35'896'000		~ 29-35 <u>Mios</u>
Coût du bâtiment CFC 2 [CHF]	15'000'000	22'900'000	18'805'000	~ 19-24 <u>Mios</u>
Ratio CHF CFC 0-9 par volume bâti m3	527.-	767.-		650.-
Ratio CHF CFC 0-9 par surfaces (SU +SI) m2	4260.-	5'092.-		4'800.-
Ratio CHF CFC 2 par volume bâti m3	380.-	489.-	626.-	430.-
Ratio CHF CFC 2 par surfaces (SU +SI) m2	3072.-	3'248.-	3242.-	3'200.-
Durée des travaux	16 mois	2 étapes : 2x 24 mois	16 mois	24 mois
Standard énergétique	<u>Minergie P Eco</u>	<u>Minergie Eco</u>	<u>Chauff. bois + solaire</u>	<u>Minergie P</u>
Propriété terrain	Copropriété: Canton + Confédération	OFROU	État de Neuchâtel	État de Neuchâtel
Maître d'ouvrage	Canton de Berne	Canton de Vaud	État de Neuchâtel	État de Neuchâtel
Remarques	Déneigement sous-traité, présence d'un seul camion sur site	Programme: RC + RN + police. Points d'appui répartis sur le territoire.	Atelier <u>méc.</u> RN, station à carburants, 3 silos à sel de 200t, citerne à eau 140 m3, pas de halle à sel.	Halle à sel, production de saumure, couvert de stockage, station à carburant, atelier <u>méc.</u> RC

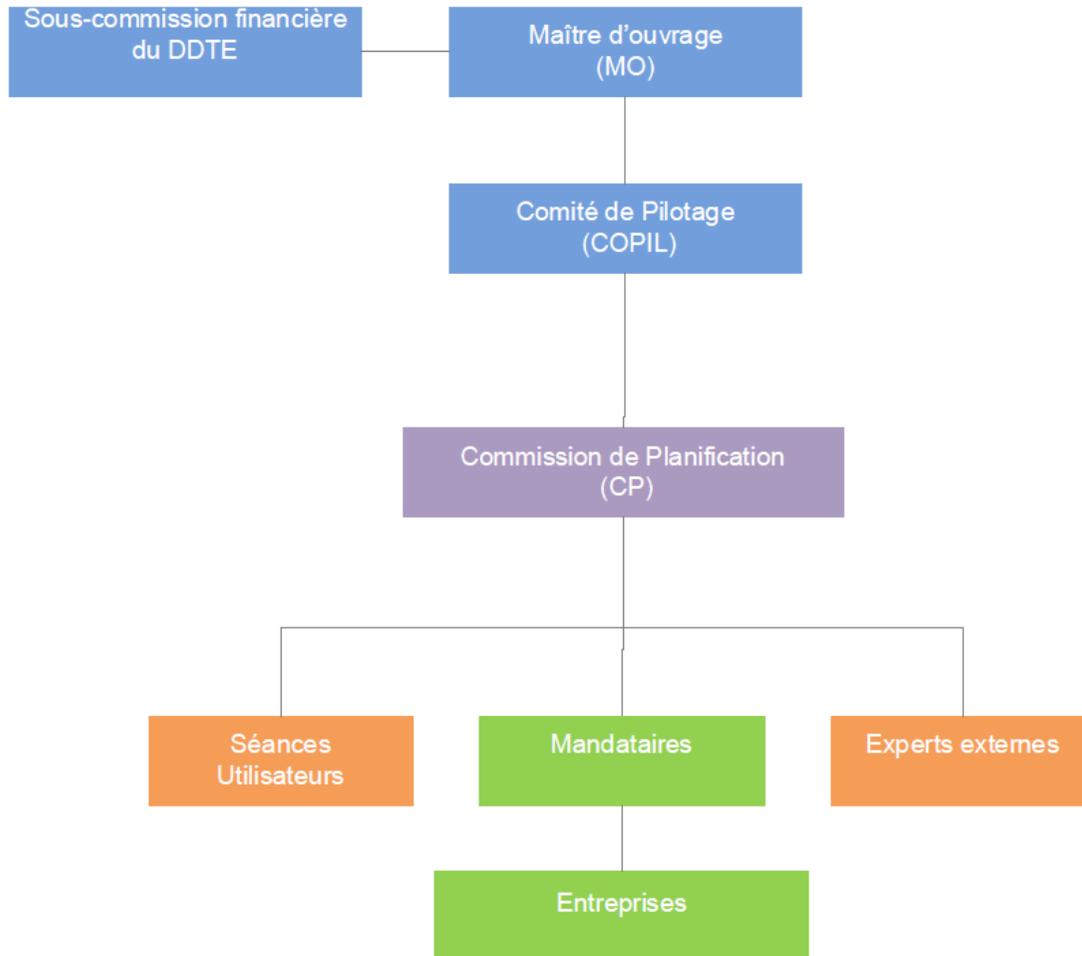


Echelle 1:5'000



STRUCTURE DE LA GOUVERNANCE

Annexe 6



Maîtres d'ouvrage (MO)

- Conseil d'Etat, avec cofinancement fédéral

Sous-commission financière du DDTE

- Membres : Députés délégués du Grand Conseil

Comité de Pilotage (COFIL)

- Président : Chef du DDTE
- Vice-président : Chef du DFS
- Chef de service, SPCH
- Architecte cantonal adjoint, SBAT
- Directeur de l'unité territoriale IX
- Chef établissement NEVIA
- Représentant OFROU
- Chef de projet SPCH (invité)
- Chef de projet SBAT (invité)

Commission de Planification (CP)

- Président : chef de service, SPCH
- Vice-président : Architecte cantonal adjoint SBAT
- Directeur de l'unité territoriale IX
- Chef établissement NEVIA
- Chef de projet SPCH
- Chef de projet SBAT
- Invité(s) : architecte, mandataires spécialisés, experts

Séances Utilisateurs

- Direction : Chef de projet SBAT
- Délégués des utilisateurs concernés (SPCH + NEVIA)
- Invité(s) : architecte; mandataires spécialisés

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	1
1. INTRODUCTION	2
2. CONSTAT / CONTEXTE	3
3. OBJECTIFS	4
3.1. Concept d'exploitation du SPCH	4
3.2. Concept d'exploitation atelier mécanique du SPCH	5
3.3. Concept d'exploitation de NEVIA	6
3.4. Comparaison intercantonale	6
4. BESOINS, CAHIER DES CHARGES	7
4.1. Programme	7
4.2. Références	8
4.3. Site	8
4.4. Acquisition	10
4.5. Valorisation des sites existants après réalisation du CERM	10
5. PLANIFICATION	11
5.1. Gouvernance du projet	11
5.2. Propriété	11
5.3. Plan d'affectation cantonal (PAC)	12
5.4. Analyses et études préparatoires	12
5.5. Concours d'architecture	12
5.6. Développement du projet	13
5.7. Calendrier intentionnel	14
6. DÉVELOPPEMENT DURABLE	15
7. FINANCES	15
7.1. Acquisition du terrain	15
7.2. Études préparatoires	16
7.3. Concours d'architecture	16
7.4. Développement du projet	16
7.5. Suivi interne	16
7.6. Divers et imprévus	16
7.7. Synthèse financière	16
8. INCIDENCES SUR LES COMMUNES	17
8.1. Maintien des prestations aux communes	17
8.2. Partenariats sel et saumure	17
8.3. Partenariats hydrocarbures	17
9. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES ET EN MATIÈRE DE PERSONNEL	18
9.1. Personnel	18
9.2. Incidences sur le budget des investissements et sur le budget de fonctionnement (en francs)	18
10. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES DU PROJET ET CONSÉQUENCES POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES	19
11. VOTE DU GRAND CONSEIL	19
12. CONCLUSION	19
DÉCRET	21
ANNEXES	23
ANNEXE 1 : Répartition réseaux du SPCH et OFROU	23
ANNEXE 2 : Concepts d'exploitation du SPCH et OFROU	24-25
ANNEXE 3 : Programme du projet	26
ANNEXE 4 : Références	28
ANNEXE 5 : Parcelle BF17213	29
ANNEXE 6 : Structure de la gouvernance	30
ANNEXE 7 : Calendrier intentionnel	31