

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 2 juin 2021)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**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***La commission parlementaire Mobilité,*

composée de M^{mes} et MM. Nicolas Ruedin, président, Julien Gressot, vice-président, Carine Muster, Ludovic Kuntzer, Corinne Schaffner, Johanna Lott Fischer, Marc Fatton, Naomi Humbert, Anne-Françoise Loup, Laurent Duding, Fabienne Robert-Nicoud, Quentin Geiser et Aël Kistler,

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil :***Commentaire de la commission**

La commission s'est réunie le 26 août 2021 en présence du chef du département du développement territorial et de l'environnement (DDTE), de l'ingénieur cantonal au service des ponts et chaussées (SPCH), du chef de l'office de l'entretien (OENT) et du chef du domaine stratégie et projets au service des bâtiments (SBAT).

La commission a pu interroger le Conseil d'État sur plusieurs points, traitant notamment de la situation du centre, des caractéristiques du terrain et du bâtiment projeté, de l'impact environnemental de ce nouveau centre, de l'accueil de cette annonce par le personnel et de son accessibilité en transports publics.

Concernant la situation, l'extension du centre de Boudevilliers sur un terrain adjacent appartenant à l'État n'a pas été retenue car le tunnel de La Vue-des-Alpes est un goulet d'étranglement qui engendre la nécessité d'un centre différent comme base de départ pour les engagements dans les montagnes. La situation retenue, proche de la route menant au col de La Vue-des-Alpes ainsi que du probable futur contournement est de La Chaux-de-Fonds a pour corollaire la présence relativement proche de la halte du train à Malakoff. Toutefois, les horaires du personnel engagé aux missions du centre et sa situation excentrée rendent son accès en transports publics peu réaliste. Le personnel interrogé par le biais des chef-fe-s d'équipe semble toutefois très satisfait à l'idée du projet, qui leur permettra de quitter la vétusté des centres actuels.

La part de surface utilisée à terme par la construction est d'un facteur 2, dans la fourchette entre 1 et 3 comme pour les centres de Loveresse (BE) et de Boudry qui faisaient partie des centres pris comme éléments de comparaison.

Du point de vue environnemental et énergétique, le terrain, sur lequel est actuellement situé un petit hangar inclus dans le prix d'achat, est un terrain agricole de type pâturage, sans grande valeur démontrée, ne faisant pas partie des surfaces d'assolement, attenant à la voie de chemin de fer. Le seul élément de biodiversité à relever est une haie qu'il s'agira de maintenir ou de remplacer cas échéant.

Le bâtiment répondra à la norme Minergie P et devrait être réalisé avec du bois local. Il est toutefois trop tôt, au stade d'étude actuel, pour définir les contours du système de chauffage et notamment l'éventualité d'un raccordement au chauffage à distance, qui pourrait contribuer à utiliser l'éventuel surplus d'énergie récoltée.

Il a aussi été évoqué l'idée que des véhicules passent à la motorisation hydrogène avec une possible borne de recharge sur le site, mais là aussi le stade de développement est trop limité pour s'avancer davantage, puisque ce développement dépendra aussi des acteurs privés investis dans le domaine. Le bâtiment se devra évidemment de respecter les obligations en lien avec la nouvelle loi sur l'énergie.

Concernant les eaux de lavage et étant donné que le terrain est en zone de protection des eaux, un système collecteur et d'épuration local permettra une réutilisation de l'eau et son évacuation séparée.

Le bilan des déplacements et donc des émissions de CO₂ en lien avec le déménagement et la centralisation n'a pas pu être établi clairement, l'augmentation de certains trajets étant compensée par le raccourcissement d'autres.

Du point de vue institutionnel et financier enfin, le Conseil d'État et ses services ont pu expliquer la différence entre la valeur vénale et celle inscrite au bilan, découlant pour cette dernière d'une réévaluation en lien avec le passage au modèle comptable harmonisé de deuxième génération (MCH2). La modification du terrain en zone d'utilité publique, donc constructible rend sa valeur plus importante de l'ordre de 40 francs au mètre carré, ce qui semble correspondre à la moyenne pour une zone d'utilité publique dans cette région mais n'impacte toutefois pas sur l'aménagement du territoire car d'autres surfaces ont déjà été remises en zone agricole.

À la question des synergies possibles avec notamment les travaux publics de la Chaux-de-Fonds, il a été répondu que la Ville avait été consultée mais qu'elle disposait d'un équipement fonctionnel et qu'elle ne souhaitait pas se joindre au projet, sauf pour les silos à sel. Le centre étant à usage des routes nationales et cantonales, la répartition des coûts de construction est actuellement d'environ 40% pour la Confédération, le reste pour le canton. La clé de répartition étant fonction de la surface utilisée pour chaque usage. Toutefois la répartition sera établie plus finement en fin d'étude.

Le montant total articulé est de l'ordre de 30 millions de francs ce qui correspond au coût des sites comparables, mais cela pourrait varier en fonction de l'évolution des prix des matériaux de construction. Les crédits idoines y seront adaptés.

Enfin, le devenir et la valorisation des centres actuels voués à l'abandon reste à étudier au cas par cas. À souligner que le départ d'une partie des activités de Malvilliers vers le nouveau centre permettra d'utiliser une partie des locaux pour le stockage de la signalisation actuellement à La Vue-des-Alpes.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret, tel que proposé par le Conseil d'État.

Vote final

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

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

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

Neuchâtel, le 15 septembre 2021

Au nom de la commission Mobilité :

Le président,
N. RUEDIN

Le rapporteur,
A. KISTLER