

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil  
à l'appui  
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit  
d'engagement d'un montant total brut de 5'160'000 francs  
pour le déploiement d'un système de gestion des ouvrages  
routiers cantonaux, période 2025 - 2029**

(Du 2 décembre 2024)

Madame la présidente,  
Mesdames et Messieurs,

## **RÉSUMÉ**

*Actuellement, les tunnels routiers cantonaux sont équipés d'installations de diverses générations pilotées par des systèmes de gestion différents et anciens. En effet, les ouvrages actuellement en service ont été conçus, construits et équipés à des époques différentes, soit vers 1970 pour le tunnel de La Clusette et 1990 pour ce qui concerne l'ancienne H20 aujourd'hui devenue N20, ou en 2008 pour la tranchée couverte de Corcelles.*

*Ainsi, il est devenu nécessaire d'unifier, de mettre à jour et d'étendre le système cantonal de gestion actuel, notamment aussi parce que l'office fédéral des routes (OFROU) a décrété que les systèmes cantonaux et nationaux devaient être rendus totalement indépendants, ce qui devra être effectif au plus tard en 2030 dans le canton de Neuchâtel, soit au terme des travaux d'assainissement des tunnels sous La Vue-des-Alpes à mener par l'OFROU.*

*La modernisation et l'unification du système de gestion des ouvrages cantonaux permettront également aux opératrices et opérateurs actif-ve-s à la centrale neuchâteloise d'urgence (CNU), qui assure la surveillance et la commande des installations techniques dans les ouvrages routiers du canton, de disposer d'un système unique et efficace pour l'ensemble des ouvrages, ce qui n'est pas le cas actuellement, puisqu'ils doivent jongler entre trois systèmes différents.*

*Diverses analyses et études ont été menées dès 2020 pour inventorier les systèmes aujourd'hui actifs, puis déterminer les besoins et la stratégie de mise à jour nécessaire, ainsi que les spécifications à émettre pour la conception des équipements des ouvrages à assainir, tel le tunnel de La Clusette, ou à construire, tel le tunnel du contournement est de La Chaux-de-Fonds par la route principale H18.*

*La demande de crédit de 5,16 millions de francs, dont 3,1 millions de contributions fédérales, vise à obtenir le financement nécessaire pour la phase de réalisation du système de gestion assaini et étendu qui équipera les ouvrages routiers cantonaux, seul outil à même de garantir la sécurité des usagers et usagers qui y transitent.*

## **1. ÉLÉMENTS HISTORIQUES**

Lorsque la route nationale 5 entre Serrières et Saint-Blaise, et celle qui s'appelait alors la route principale H20, entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, ont été construites, l'ensemble du système routier et du système de gestion des équipements présents dans les ouvrages ont été conçus en admettant que le tout fonctionne sur un seul système.

En effet, le canton était responsable de la construction de la N5, sur délégation de l'office fédéral des routes (OFROU) jusqu'en 2007, alors que la H20 était une route cantonale dont le canton était de toute manière responsable.

Après son ouverture au trafic en plusieurs étapes, c'est encore le canton qui entretenait l'ensemble de ce réseau, avec subventionnement fédéral pour la N5.

Dès 2008 pour ce qui concerne la N5 et 2020 pour la N20, la Confédération est devenue propriétaire de la N5, puis de la N20, l'OFROU reprenant l'entier des prérogatives cantonales, tant pour la construction – à l'exception du tunnel de Serrières dont le canton a gardé la maîtrise de la réalisation jusqu'à son achèvement – que pour l'assainissement, l'entretien et l'exploitation desdites routes. L'OFROU n'ayant cependant pas de personnel dédié à l'entretien et l'exploitation des routes, les cantons ont été invités à s'organiser pour y procéder. Dans le canton de Neuchâtel, c'est l'établissement autonome de droit public appelé Neuchâtel Établissement pour la Viabilisation des Infrastructures Autoroutières (NEVIA) qui exécute un mandat de prestations à cet effet.

À partir du moment où l'OFROU a repris ces infrastructures, il a été clair que le concept initial d'un seul système pour la gestion des infrastructures nationales et cantonales ne perdurerait pas. Lorsqu'il s'est agi de planifier l'assainissement de la N5 et de remplacer son système de gestion devenu obsolète, l'OFROU a informé le canton que les systèmes devraient être complètement indépendants l'un de l'autre, obligeant ainsi le canton à réfléchir à la mise en place d'un nouveau système dédié à la gestion des équipements des ouvrages cantonaux.

L'assainissement de la N5 par l'OFROU s'est étendu de 2012 à 2020, alors que celui de la N20 est planifié d'être achevé en 2030. C'est à la fin desdits travaux que le système de gestion préexistant sera entièrement hors service. Et c'est donc à cette échéance que les équipements des ouvrages cantonaux devront être pilotés par un système uniquement cantonal.

Précisons que le tunnel du Bois des Rutelins (Saint-Sulpice, ouvert en 2014) est déjà géré par un système indépendant de celui de l'OFROU. Cependant, ce système date de 2005 et sera bientôt obsolète, raison pour laquelle son assainissement est également inclus dans la présente demande de crédit.

## **2. ÉLÉMENTS TECHNIQUES**

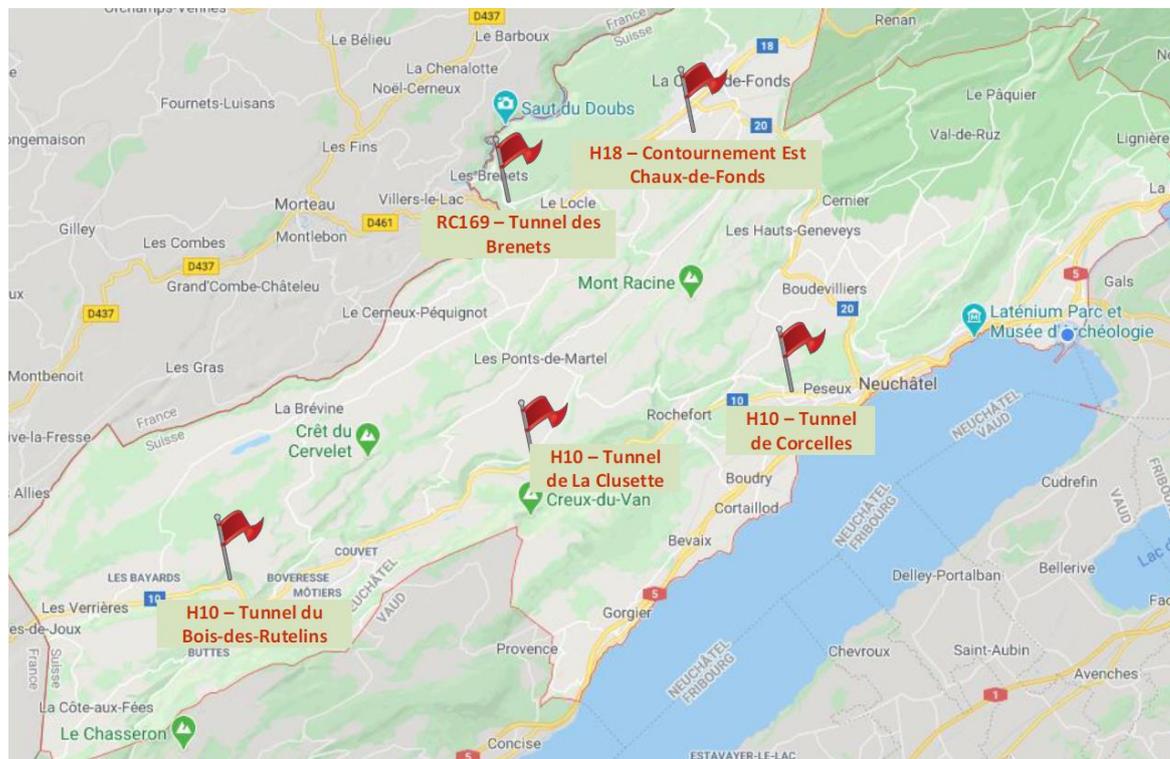
Un système de gestion informatique est indispensable pour assurer l'exploitation des ouvrages souterrains et des équipements situés sur les routes cantonales, qui doivent permettre de surveiller les installations, d'alarmer les exploitants en temps réel quant à tout problème technique ou d'exploitation pouvant survenir, et de piloter à distance les installations en cas d'accident ou dans le cadre de travaux d'entretien.

La mise à jour et l'extension du système de gestion cantonal actuel, ainsi que l'intégration des ouvrages encore gérés au travers du système de gestion des routes nationales sont primordiales pour assurer durablement l'exploitation des ouvrages cantonaux listés et représentés ci-après, dans la mesure où l'OFROU achèvera la mise en exploitation de son nouveau système en 2030, dans lequel lesdits ouvrages ne seront plus intégrés :

- H10 tunnel de La Clusette, actuellement exploité à l'aide d'un système provisoire minimal, prévu pour la durée des travaux d'assainissement.
- H10 tranchée couverte de Corcelles, aujourd'hui intégrée dans le système de gestion de l'OFROU, dont elle devra en être rendue indépendante dès 2030.
- H10 tunnel du Bois des Rutelins, qui possède son propre système de gestion, lequel nécessitera de toute manière une actualisation de fond aux environs de 2030 et une intégration au nouveau système assaini et étendu.
- H18 tunnel des Arêtes, encore à construire, cet ouvrage nécessitera d'être intégré dans le système de gestion assaini et étendu.

- RC169 tunnel des Brenets, encore à construire par l'OFROU dans le cadre de la réalisation du contournement du Locle, l'ouvrage étant remis au canton dès sa mise en service, il nécessitera d'être intégré dans le système de gestion assaini et étendu.

La carte ci-dessous montre la localisation des ouvrages concernés :



Le tunnel de la RC2125 contournant Saint-Aubin n'est pas pris en compte dans le présent projet, dans la mesure où sa configuration – principalement sa longueur réduite – et le peu d'installations techniques qui l'équipent ne nécessitant pas de système de gestion à distance.

Une étude préliminaire relative à l'extension du système de gestion cantonal, entièrement indépendant de celui des routes nationales, a été réalisée de 2020 à 2022 avec un financement par le crédit d'engagement dédié aux assainissements électromécaniques pour la période 2020 – 2023. Les bases techniques sont donc connues et la réalisation d'un système indépendant ne comporte pas de risques particuliers quant à sa faisabilité. À la suite de cette étude préliminaire, une étude détaillée a été réalisée en 2023 et 2024, clarifiant la stratégie de développement, définissant un programme de déploiement et chiffrant les diverses phases du projet et de la réalisation.

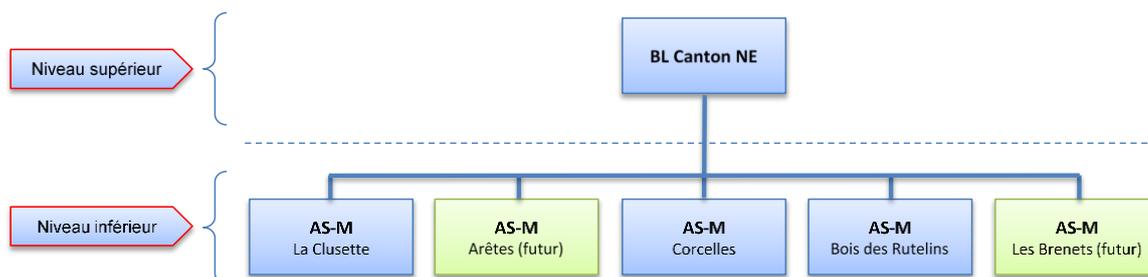
## 2.1. Objectifs

Le projet est développé dans l'objectif de répondre à quatre besoins :

- Mettre en œuvre un système de gestion des tunnels cantonaux, rendu nécessaire par la décision de l'OFROU d'exclure lesdites routes de son nouveau système de gestion ;
- Coordonner l'intégration des divers ouvrages et projets cantonaux dans le nouveau système cantonal dès leur réalisation, et disposer d'une vision cohérente quant aux aspects techniques, financiers et de planification ;
- Centraliser et uniformiser la gestion IHM (interface hommes – machines : procédures d'exploitation et ergonomie) de l'ensemble des ouvrages ;
- Définir le renouvellement de la couche automate – informatique des installations techniques de la tranchée de Corcelles, rendu nécessaire par leur obsolescence, ainsi que du fait de son exclusion du futur système OFROU.

## 2.2. Descriptif général du projet

Pour permettre l'exploitation de l'ensemble des ouvrages cantonaux, le système de gestion qui doit être développé se composera de deux niveaux informatiques :



### Niveau supérieur : Gestion générale (BL) Canton NE

C'est le déploiement de ce niveau du système qui fait l'objet de la présente demande de crédit.

Techniquement, il s'agit d'une infrastructure informatique composée de plusieurs serveurs permettant d'assurer la continuité du service (redondance), le stockage des informations et la communication avec les postes-opérateurs des exploitants (CNU - NEVIA - SPCH).

Physiquement, cette infrastructure trouvera sa place dans un bâtiment sécurisé, dans le bâtiment de la Police (BAP), à Vauseyon, ou dans un local dédié du centre d'entretien aujourd'hui exploité par NEVIA, à Boudry (CEB). Ce point reste à définir, mais n'impacte en rien le déroulement ni les orientations du projet.

Cette infrastructure de niveau supérieur devra permettre d'intégrer la gestion des différents ouvrages cantonaux au fur et à mesure des assainissements (tunnel de La Clusette, tranchée couverte de Corcelles, tunnel du Bois des Rutelins) ou des nouvelles constructions (tunnel H18 des Arêtes, tunnel RC169 des Brenets).

Ce système centralisé garantira une gestion uniforme et coordonnée des installations, évitant aux opérateurs une formation, une interface et un équipement différent pour chaque ouvrage, ce qui conduirait à des risques élevés de confusion en situation d'urgence.

### Niveau inférieur : Automates multidomains (AS-M)

Les coûts liés à la conception et à l'installation de ces équipements sont inclus dans les projets de construction ou d'assainissement, ils ne sont pas compris dans la présente demande de crédit.

Concrètement, il s'agit d'infrastructures informatiques intégrées dans les centrales techniques de chaque ouvrage, qui assurent la liaison entre le niveau supérieur (BL) et les équipements électromécaniques installés dans les ouvrages.

## 2.3. Organisation du projet

Le service des ponts et chaussées (SPCH) ne disposant pas de ressources spécialisées dans le domaine des installations électromécaniques et de sécurité, les prestations de gestion de projet, d'assainissement, d'entretien et d'exploitation desdites installations sont mandatées à la section électromécanique (SELM) de NEVIA, qui faisait partie du SPCH jusqu'en 2007 et qui connaît donc parfaitement tous les ouvrages cantonaux.

Les bureaux d'ingénieurs spécialisés dans les différents domaines à couvrir sont techniquement gérés par la SELM alors que le SPCH conserve la fonction de maître de l'ouvrage, conduisant le projet et gérant les finances des mandats autant que de la réalisation.

## 2.4. Développement du projet

### Bases conceptuelles résultant de l'étude préliminaire

L'étude préliminaire réalisée de 2020 à 2022 a permis de définir les axes forts pour concevoir une architecture d'accès aux installations qui soit adaptée aux besoins d'exploitation cantonaux, soit :

- Simplifier les standards d'architecture des routes nationales (deux niveaux d'ordinateurs applicatifs au lieu de quatre) avec un seul niveau de serveurs, pour tous les ouvrages ;
- Ne pas reprendre les programmes gérés par les automates existants devenus obsolètes ;
- Intégrer les ouvrages assainis ou nouveaux au fur et à mesure de leur disponibilité ;
- Ne développer aucune passerelle entre ancien et nouveau système, l'intégration des ouvrages se faisant nativement par le développement de nouveaux logiciels.

### Bases conceptuelles supplémentaires découlant de l'étude détaillée

Des bases conceptuelles supplémentaires ont résulté de l'étude détaillée menée en 2023 et 2024.

#### *Matériel informatique :*

Mise en œuvre de deux infrastructures informatiques indépendantes, l'une pour l'exploitation et l'autre de préproduction, bénéficiant d'un environnement proche de celui de production, pour mener des tests et centraliser le code source, la gestion des versions et la mise à jour des logiciels. Ces deux infrastructures sont reliées à un système de sauvegarde, sont évolutives, pérennes et conçues de façon à pouvoir intégrer de futurs développements.

#### *Lieu de réalisation des tests :*

Mise en œuvre d'une Zone Technique Opérationnelle (ZTO) dans le local technique de la tranchée couverte de Corcelles, comportant des postes opérateurs de test et des armoires pour héberger l'infrastructure de préproduction et des automates de test.

#### *Séparation des systèmes cantonal et national :*

La volonté de l'OFROU étant de n'autoriser aucune mutualisation ni synergie entre les équipements informatiques, les réseaux et les automates des routes cantonales et nationales, il s'agit de prévoir des systèmes IT (réseaux et serveurs) uniquement cantonaux et une backbone cantonale complète (ligne principale du réseau informatique également appelée *dorsale*).

Une contrainte forte existe cependant quant à la date de séparation des deux architectures, puisque l'OFROU planifie la mise en exploitation de son nouveau système à l'horizon 2030, ce qui implique que le système cantonal doit être entièrement opérationnel au plus tard à ce moment. Sans ce système, il ne sera plus possible de garantir la sécurité du trafic dans les ouvrages cantonaux.

## 2.5. Pérennisation du système

S'agissant d'un domaine dont la durée de vie est bien inférieure à celle des ouvrages eux-mêmes, la pérennisation du système constitue un objectif important qui permet d'éviter des interventions à répétition pour des mises à jour.

Elle est obtenue par l'homogénéisation de l'architecture informatique à tous les niveaux, la dissociation stricte des problématiques d'exploitation (niveau informatique supérieur, BL) et des problématiques de gestion des installations locales (niveau inférieur, automates AS-M), et le développement d'un environnement extensible permettant l'intégration de tout nouvel ouvrage sans refonte du système. L'entier sera hébergé en interne au canton, permettant ainsi de centraliser tous les codes sources, générer les versions applicatives et réaliser toutes les phases de test et de mises en service, ainsi que de disposer, pour chaque version, de la documentation, du code source et des exécutable dans des versions cohérentes.

Cette stratégie garantira une utilisation prolongée de l'architecture du système de gestion cantonal et visera à faciliter la reprise du code par une entreprise tierce pour tout développement ultérieur éventuellement mandaté (principes communs, transparence de la spécification et de la conception).

### 3. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

Ce projet a été annoncé dans le cadre du processus budgétaire, les moyens y relatifs ont été inscrits au PFT. Le développement du projet a été réparti sur 6 ans.

L'étude préliminaire et l'essentiel du projet de l'ouvrage (phase 32 selon la norme SIA 103) ont été financés comme suit par le crédit d'engagement « Assainissement EES 2020 – 2023 » :

2020 – Étude préliminaire	16'500.-
2021 – Boucllement de l'étude préliminaire	5'500.-
2021 – Projet de l'ouvrage, phase SIA 32	33'000.-
2022 – Suite du projet de l'ouvrage, phase SIA 32	65'000.-
<b>Total des dépenses TTC de la première phase</b>	<b>120'000.-</b>

La suite du développement du nouveau système de gestion avec financement par le crédit d'engagement « EM SGE Canton NE Études » se présente comme suit :

2023 – Fin du projet de l'ouvrage, phase SIA 32	20'000.-
2023 – Appel d'offres, phase SIA 41	80'000.-
2024 – Projet d'exécution, phase SIA 51	100'000.-
2025 – Mandat de pilotage des entreprises	50'000.-
<b>Total du crédit d'engagement TTC</b>	<b>250'000.-</b>

Initialement, la réalisation et la mise en œuvre du nouveau système étaient prévues de manière échelonnée entre 2026 et 2030, au fil des assainissements et réalisations concernés, mais suite au changement de stratégie de l'OFROU, le système devant être fonctionnel pour les premières étapes et la reprise du tunnel de La Clusette à la fin des travaux d'assainissement, la planification a dû être avancée d'une année soit de 2025 à 2029.

L'estimation des coûts à prévoir est résumée ci-après :

			2025	2026	2027	2028	2029	
<b>A - TRAVAUX</b>								
Lot	Désignation	Budget						
A1	Réseaux de communication UeLS central	435'000.00	217'500.00	130'500.00	43'500.00	21'750.00	21'750.00	
A2	Fourniture et administration HCI Développement NMS	1'057'000.00	528'500.00	369'950.00	52'850.00	52'850.00	52'850.00	
A3	Logiciels TRN central	97'000.00	24'250.00	48'500.00	24'250.00	-	-	
A4	Logiciels VMS et matériel décodeurs	245'000.00	61'250.00	134'750.00	24'500.00	12'250.00	12'250.00	
A5	Développements logiciels BL	1'847'000.00	406'340.00	701'860.00	461'750.00	138'525.00	138'525.00	
C1	Fournitures sanitaires ZTO	20'000.00	15'000.00	5'000.00	-	-	-	
<b>TOTAL TRAVAUX</b>			<b>3'701'000.00</b>	<b>1'252'840.00</b>	<b>1'390'560.00</b>	<b>606'850.00</b>	<b>225'375.00</b>	<b>225'375.00</b>
<b>B - ETUDES</b>								
	SIA 21-32	163'000.00	81'500.00	81'500.00	-	-	-	
	SIA 41	220'000.00	154'000.00	66'000.00	-	-	-	
	SIA 51	220'000.00	121'000.00	77'000.00	11'000.00	11'000.00	-	
	SIA 52	150'000.00	15'000.00	60'000.00	60'000.00	15'000.00	-	
	SIA 53	100'000.00	-	40'000.00	25'000.00	25'000.00	10'000.00	
<b>TOTAL ETUDES</b>			<b>853'000.00</b>	<b>371'500.00</b>	<b>324'500.00</b>	<b>96'000.00</b>	<b>51'000.00</b>	<b>10'000.00</b>
<b>C - D Divers et Imprévus (10%)</b>			<b>456'000.00</b>	<b>68'400.00</b>	<b>114'000.00</b>	<b>91'200.00</b>	<b>91'200.00</b>	<b>91'200.00</b>
<b>D - N Prestations NEVIA</b>			<b>150'000.00</b>	<b>30'000.00</b>	<b>37'500.00</b>	<b>37'500.00</b>	<b>22'500.00</b>	<b>22'500.00</b>
<b>TOTAL</b>			<b>5'160'000.00</b>	<b>1'722'740.00</b>	<b>1'866'560.00</b>	<b>831'550.00</b>	<b>390'075.00</b>	<b>349'075.00</b>

Le tableau ci-dessous présente les incidences financières de ce crédit :

Incidences financières liées au crédit d'engagement (CHF)	Total	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et ss
<b>Compte des investissements</b>							
<b>Infrastructures informatiques + logiciels</b>							
Dépenses brutes	4'140'500	1'324'540	1'500'360	699'850	307'875	307'875	0
Recettes (-) pour contributions globales	-2'484'300	-794'724	-900'216	-419'910	-184'725	-184'725	0
<b>= Dépenses nettes</b>	<b>1'656'200</b>	<b>529'816</b>	<b>600'144</b>	<b>279'940</b>	<b>123'150</b>	<b>123'150</b>	<b>0</b>
<b>Crédits d'études</b>							
Dépenses brutes	1'019'500	398'200	366'200	131'700	82'200	41'200	0
Recettes (-) pour contributions globales	-611'700	-238'920	-219'720	-79'020	-49'320	-24'720	0
<b>= Dépenses nettes</b>	<b>407'800</b>	<b>159'280</b>	<b>146'480</b>	<b>52'680</b>	<b>32'880</b>	<b>16'480</b>	<b>0</b>
<b>Total dépenses nettes</b>	<b>2'064'000</b>	<b>689'096</b>	<b>746'624</b>	<b>332'620</b>	<b>156'030</b>	<b>139'630</b>	<b>0</b>
<b>Compte de résultats</b>							
Amortissements infrastructure informatique (7 ans)	692'700	0	0	0	85'717	92'337	514'646
Amortissements logiciels (4 ans)	963'500	0	0	0	0	0	963'500
Amortissements crédits études (5 ans)	407'800	0	31'856	61'152	71'688	78'264	164'840
Total charges	2'064'000	0	31'856	61'152	157'405	170'601	1'642'986
<b>Total charges nettes</b>	<b>2'064'000</b>	<b>0</b>	<b>31'856</b>	<b>61'152</b>	<b>157'405</b>	<b>170'601</b>	<b>1'642'986</b>

La réalisation du tunnel RC169 des Brenets étant assurée par l'OFROU dans le cadre du projet N20 de contournement du Locle, l'ensemble des études et des travaux liés à cette demande de crédit sera mené sur les routes H10 et H18 appartenant au réseau des routes principales suisses, ce qui rend ces travaux éligibles à l'utilisation des contributions forfaitaires de la Confédération pour lesdites routes à hauteur de 60%, soit pour un montant de 3'096'000.- francs, réduisant à 2'064'000.- francs nets le coût des études et des travaux envisagés pour les années 2025 à 2029.

#### 4. CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL

Le présent projet n'a pas d'impact direct sur le personnel. En revanche, il facilitera grandement le travail des opératrices et opérateurs de la centrale d'alarme cantonale (CNU), qui travailleront sur un seul système gérant l'ensemble des ouvrages routiers cantonaux, diminuant de manière significative les risques d'erreur et les hésitations.

#### 5. CONSÉQUENCES SUR LA RÉPARTITION DES TÂCHES ENTRE L'ÉTAT ET LES COMMUNES

Le présent projet n'a pas d'impact sur la répartition des tâches entre l'État et les communes.

#### 6. CONFORMITÉ AU DROIT SUPÉRIEUR

Le présent projet est conforme au droit supérieur.

## **7. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES, AINSI QUE POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES**

Il est impératif d'assainir et renouveler la gestion des équipements des tunnels cantonaux, au risque de ne plus pouvoir piloter les équipements ou surveiller la circulation, ni assurer la sécurité des usagers dans les ouvrages, ce qui imposerait leur fermeture au trafic ou pour le moins des restrictions importantes dans leur utilisation.

Cette opération s'inscrit aussi dans l'effort général d'économies d'énergie dans la mesure où les nouveaux équipements seront de dernière génération, moins consommateurs en électricité que les précédents. De manière générale, les assainissements des installations techniques vont dans ce sens, puisqu'à titre d'exemple, les luminaires installés dans les ouvrages sont aujourd'hui partout de type LED. Autre exemple : dans le cadre de l'assainissement du tunnel de La Clusette, l'intégralité du système de ventilation a été supprimée suite à des études approfondies qui ont mis en évidence son inutilité compte tenu de l'important flux d'air permanent résultant de la pente prononcée du tunnel. Ce genre d'opérations conduit à des économies d'énergie conséquentes et sont souvent planifiées et réalisées par des bureaux spécialisés et entreprises régionaux.

## **8. CONSÉQUENCES SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'INCLUSION DES PERSONNES VIVANT AVEC UN HANDICAP**

Le présent projet n'a pas d'impact sur l'inclusion des personnes vivant avec un handicap.

## **9. 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 communes (LFinEC), du 24 juin 2014, le présent décret entraînant une dépense unique de moins de 7 millions de francs, il doit être voté à la majorité simple des membres du Grand Conseil.

## **10. CONCLUSION**

Il est nécessaire de mettre à jour et d'étendre le système de gestion des installations équipant les ouvrages routiers pour deux raisons essentielles :

- L'OFROU a décrété que les systèmes cantonaux et nationaux devaient être totalement indépendants, ce qui devra être effectif au plus tard en 2030 dans le canton de Neuchâtel ;
- Le système cantonal actuel est obsolète ou en voie de l'être, selon les ouvrages, et doit être étendu pour y accueillir les ouvrages en cours d'assainissement ou à réaliser.

Le crédit sollicité pour le déploiement du système de gestion cantonal actualisé permettra d'exploiter les ouvrages avec des logiciels adaptés aux besoins cantonaux, qui reposent aujourd'hui sur des technologies dépassées et sont d'ergonomie disparate. Le nouveau système rendra notamment le travail des opératrices et opérateurs de la CNU beaucoup plus intuitif et efficace, ce qui de facto augmentera la sécurité d'exploitation en minimisant les risques d'erreur ou de manquements dus à des systèmes multiples et compliqués à l'utilisation.

Le rapport complet du bureau d'ingénieurs spécialisé mandaté pour mener les études préliminaires, puis les analyses complémentaires peut être téléchargé sur la page internet principale du service des ponts et chaussées, dans la rubrique *Téléchargements*.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons à approuver ce crédit d'engagement de 5'160'000 francs pour la période 2025 – 2029 dans le but de déployer un système de gestion moderne et efficace pour le pilotage et la surveillance des ouvrages routiers cantonaux.

Vous souhaitant bonne réception de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 2 décembre 2024

Au nom du Conseil d'État :

*La présidente,*  
F. NATER

*La chancelière,*  
S. DESPLAND

---

## Décret

# portant octroi d'un crédit d'engagement d'un montant total brut de 5'160'000 francs pour le déploiement d'un système de gestion des ouvrages routiers cantonaux, période 2025 - 2029

---

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 ;

vu le rapport du Conseil d'État, du 2 décembre 2024,

décète :

**Article premier** Un crédit d'engagement de 5'160'000 francs est accordé au Conseil d'État pour assurer le déploiement d'un système de gestion des ouvrages routiers cantonaux pour la période 2025 – 2029.

**Art. 2** Le montant figurant à l'article premier représente le montant brut du financement, auquel il faut retrancher 3'096'000 francs de contributions fédérales, portant ainsi à 2'064'000 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** Le détail d'exécution de ces travaux 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 travaux, sur les dépenses engagées et sur leur financement.

**Art. 5** Pour faire face au renchérissement, le présent décret prévoit une clause d'indexation des prix conformément à l'article 42, alinéa 2, de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014.

**Art. 6** Le crédit sera amorti conformément aux dispositions de la LFinEC et de son règlement général d'exécution.

**Art. 7** <sup>1</sup>Le présent décret est soumis au referendum facultatif.

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

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

*La présidente,*

*Le/la secrétaire général-e,*