

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 2 décembre 2024)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**Projet de décret portant octroi d'un crédit-cadre 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**

La commission parlementaire Mobilité,

composée de M^{mes} et MM. Marina Schneeberger, présidente, Emile Blant, Marc Fatton, Jasmine Herrera, Ludovic Kuntzer, Martial Robert-Nicoud, Bernard Schumacher, Corinne Schaffner, Laurent Duding, Fabienne Robert-Nicoud, David Moratel, Quentin Geiser et Aël Kistler,

soutenue dans ses travaux par M^{me} Anne Fava, assistante parlementaire,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil :

Commentaire de la commission

La commission Mobilité a examiné le rapport du Conseil d'État 24.049, Système de gestion des tunnels cantonaux, lors de sa séance du 6 février 2024, en présence du chef du Département du développement du territoire et de l'environnement (DDTE) ainsi que du chef du service des ponts et chaussées (SPCH) et du coordinateur de projet NEVIA.

Ce rapport a fait l'objet d'une présentation détaillée de la part du SPCH et du représentant de NEVIA afin d'expliquer les objectifs du projet et le périmètre géographique couvert, de donner un état des lieux des générations des systèmes actuels et d'aborder les éléments techniques, ainsi que la planification de réalisation et financière. Les commissaires ont ainsi pu obtenir des réponses complètes à leurs interrogations, notamment les informations complémentaires suivantes :

Considérations financières

Si le fait de contraindre les cantons à financer leur propre système peut être considéré comme peu pratique, il est rappelé que ces derniers auraient de toute manière dû verser des montants substantiels à la Confédération pour pouvoir profiter de son système.

La participation financière de la Confédération à hauteur de 3'096'000 francs peut être considérée comme garantie, car elle a déjà été thésaurisée par le canton.

Le coût de ce projet est presque cinq fois moins élevé que les standards fixés pour les routes nationales. En comparaison intercantonale, il a été observé que le choix du canton de Neuchâtel figure parmi les systèmes les moins complexes et donc les moins onéreux à développer et à maintenir, tout en garantissant une très bonne qualité. L'option retenue permet une installation nécessaire et suffisante mais non luxueuse.

S'agissant de la pérennité de cet investissement, les logiciels peuvent durer une vingtaine d'années. L'élément faible réside dans les serveurs informatiques, dont la durée de vie est estimée à cinq ans. Ces derniers représentent toutefois un coût réduit par rapport à celui des logiciels.

Considérations techniques

Le tunnel du Bois des Rutelins constitue un maillon faible du système, car il n'a pas de redondance. En effet, lors de sa construction en 2014, la fibre optique n'a pas été installée et il ne dispose que de la liaison hertzienne. Cette dernière sera abandonnée au profit de la liaison 5G. À moyen terme, il faudra que la fibre optique soit installée à cet endroit afin d'instaurer une redondance de la liaison. À noter toutefois que les appels SOS passent toujours par le réseau cantonal et disposent d'un canal de secours par une liaison téléphonique, comme c'est le cas sur les autoroutes.

Un nouveau système de gestion devant de toute manière être développé pour le tunnel des Arêtes de la H18, c'est l'occasion d'intégrer les tunnels du Bois des Rutelins et de la Clusette et la tranchée couverte de Corcelles, qui disposent actuellement d'un système obsolète, ainsi que de préparer l'intégration du tunnel des Brenets à construire par l'Office fédéral des routes (OFROU) dans le cadre de la réalisation du contournement du Locle et qui sera remis au canton à l'issue de sa construction.

Les systèmes de gestion des tunnels sont toujours des systèmes propriétaires, car les équipements et les systèmes informatiques cantonaux, de même que les ouvrages, sont tous différents. Cela rend les collaborations intercantionales compliquées dans ce domaine et donne peu de possibilités de réutiliser des systèmes existant ailleurs. Le développement des systèmes s'appuie néanmoins sur un logiciel de supervision qui peut ensuite être décliné librement pour s'adapter à la topologie des ouvrages concernés.

Le canton n'est pas contraint par les standards OFROU, car ceux-ci sont démesurés pour les installations cantonales. Une reprise intégrale du système de l'OFROU sur le réseau cantonal nécessiterait donc beaucoup d'évolutions. Si certains principes d'exploitation peuvent néanmoins être repris par les soumissionnaires, le prix de leur offre devra en tenir compte. L'interface utilisée par les opérateurs de la centrale neuchâteloise d'urgence (CNU) pour piloter les installations sera très similaire à celle des routes nationales, ce qui leur évitera de devoir s'adapter à des systèmes de conception différente et leur permettra d'être efficaces et fiables.

L'OFROU ayant pour objectif de créer une centrale unique pour piloter l'ensemble des routes nationales, il ambitionne d'homogénéiser tous les systèmes et édicte des standards extrêmement stricts devant correspondre à la totalité des ouvrages. Les petits tunnels bidirectionnels neuchâtelois peuvent disposer de systèmes bien plus simples.

La Confédération n'a pas la compétence d'imposer un système ou un standard à un autre propriétaire de routes. Malgré le fait qu'il ait revu à la baisse les standards fédéraux, le canton n'a pas transigé sur la sécurité des usager-e-s. Le système mis en place est durable et fiable et garantit la sécurité dans tous les domaines. Il répond à tous les standards minimaux que la Confédération pourrait fixer.

Les travaux prévus font partie de marchés publics et feront l'objet de trois procédures de mise en soumission : une pour le réseau, une deuxième pour l'infrastructure informatique et la troisième pour le logiciel. Le reste représente de petits marchés qui seront passés prioritairement avec des entreprises neuchâteloises.

Conclusion

Les représentant-e-s des groupes remercient le Conseil d'État pour les informations fournies et se montrent favorables à cette demande de crédit.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

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

Vote final

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

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

Sans opposition, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat restreint.

Neuchâtel, le 24 février 2025

Au nom de la commission Mobilité :

| | |
|-----------------------|------------------------|
| <i>La présidente,</i> | <i>La rapporteure,</i> |
| M. SCHNEEBERGER | C. SCHAFFNER |