République et Canton de Neuchâtel

COMMUNE DE LA TENE

Rapport du Conseil communal au Conseil général
concernant
une demande de crédit d'étude de 65'000 francs pour l'élaboration d'un avant-projet de passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5 (clause d'urgence)

Monsieur le président,
Mesdames, Messieurs,

1 Introduction

Par le présent rapport, le Conseil communal sollicite une demande de crédit d'étude de 65'000 francs pour l'élaboration d'un avant-projet de passerelle de mobilité douce (ci-après : la passerelle) sur l'autoroute A5 (ci-après : l'A5) et cerner les coûts de construction. La clause d'urgence est motivée par un contexte de contrainte temporel imposant de devoir disposer de l'étude jusqu'à fin février 2012.

Il est à noter que le développement du réseau de cheminement de mobilité douce est prévu au programme de législature 2010-2012 (mesure 6.2) et que la construction d'une passerelle est inscrite aux prévisions des investissements 2012.

2 Contexte et historique

Souhaitant conjuguer harmonieusement la mise à niveau du réseau autoroutier national (plan UPlaNS n°5) avec la réalisation d'un parcours moderne de mobilité douce totalement sécurisé reliant Wavre à Marin et à Saint-Blaise, le Conseil communal s'est ouvert en novembre 2009 auprès de l'Office fédéral des routes (ci-après : l'OFROU), par sa filiale d'Estavayer-le-Lac, de ses souhaits de construction d'une passerelle reliant les Champs-Montants à la rue des Sors ainsi que du maintien, à l'issue des travaux de réfection de l'A5, de la piste de chantier sise au Nord de l'autoroute.

Figure 1 : situation générale et emplacement de la passerelle

Début 2010, l'OFROU s'est déclaré ouvert aux desseins du Conseil communal et prêt à étudier le transfert des crédits initialement destinés à l'assainissement du Passage inférieur protégé (ci-après : le PIP) sis à la Cité-Martini en faveur de la construction d'une passerelle.

Il est relevé que si ce genre d'ouvrages est en principe de compétence fédérale, donc soumis à des procédures complexes, l'OFROU a en l'espèce opté pour que la passerelle soit une entreprise communale avec emprises sur le domaine autoroutier, ceci afin de raccourcir la durée des procédures d'approbation, qui deviennent alors de compétence cantonale. A noter également que l'entrée en matière positive de cet office peut être expliquée par la diminution du trafic léger dans le périmètre de la jonction de Marin, engendrée par la concrétisation des projets communaux, et augmentant en cela la capacité des giratoires.

L'OFROU n'a par ailleurs émis aucune objection quant au maintien de la piste de chantier, sous réserve des questions foncières à régler. Afin d'aller de l'avant, il a demandé au Conseil communal de lui présenter une étude portant à tout le moins sur un avant-projet et permettant d'évaluer les différentes interactions financières, techniques, de mise en œuvre, de procédures, de calendrier, etc… avec les travaux fédéraux.

A l'époque des discussions, soit début 2010, la réalisation des travaux de réfection de l'A5 était alors située en 2014 – 2015.

Le Conseil communal a ainsi mandaté le bureau d'ingénieurs civils Mauler SA, de Peseux, afin de réaliser une étude préliminaire de faisabilité d'une passerelle, avec une estimation sommaire des coûts. L'engagement de cette étude non-budgétisée, qui s'est élevée à 17'400 francs HT et hors frais (5%), a été décidé sur la base de la compétence financière du Conseil communal (art. 163 du règlement général de commune du 19 février 2009) et la dépense y relative figure aux comptes 2011.

Sitôt achevée l'étude préliminaire, en avril 2011, le Conseil communal a tout d'abord rencontré tous les propriétaires privés concernés par le projet de passerelle, lesquels ont unanimement communiqué leur accord de principe et se sont déclarés prêts à céder les emprises nécessaires, moyennant des conditions encore à discuter.

En été et automne 2011, le Conseil communal a ensuite présenté l'étude préliminaire aux différents services cantonaux concernés, à savoir les services d'aménagement du territoire, de l'agriculture ainsi que des ponts et chaussées, qui ont également tous communiqué leur accord de principe.

Consulté également, le Conseil communal de Saint-Blaise a informé en aout 2011 n'avoir aucune objection quant au projet de passerelle et à la suppression du PIP existant.

3 Contenu de l'étude préliminaire et lignes directrices de la passerelle

L'étude préliminaire, qui est disponible *in extenso* sur le site Internet communal, a démontré la faisabilité d'une passerelle de mobilité douce enjambant l'A5 et respectant les impératifs, contraintes et conditions de l'OFROU.

Dans les grandes lignes, l'avant-projet de passerelle devra s'axer ainsi pour pouvoir être réalisé dans le cadre des travaux de réfection de l'A5 :

1. Eléments du projet : l'avant-projet comportera une passerelle permettant de franchir les voies de communication (autoroute et route cantonale) ainsi que ses accès (rampe et escaliers côté Lac ; rampe-chemin côté Jura)

2. Exigences d'utilisation :
   a. l'utilisation de la passerelle et des rampes d'accès sera réservée exclusivement aux piétons et aux cyclistes ; toutefois, des véhicules d'entretien pourraient être autorisés
   b. la durée d'utilisation de l'ouvrage est fixée au minimum à 50 ans

3. Caractéristiques principales
   a. Passerelle
      i. tracé en plan : l'axe de la passerelle sera rectiligne et perpendiculaire à l'axe de l'autoroute ; la position exacte de la passerelle n'est pas encore définie (elle peut se situer soit à l'Est ou à l'Ouest de la rue des Sors
      ii. profil en long : la passerelle franchira les voies de communication avec un gabarit d'espace libre de 4.6 m au minimum, à mesurer à partir du niveau le plus élevé, soit celui de l'avenue des Champs-Montants, portant ainsi le gabarit sur autoroute à environ 5.15 m ; la longueur minimale sera fixée par la largeur totale des voies de circulation après l'élargissement de l'A5 et de l'avenue des Champs-Montants, soit environ 47 m
      iii. profil en travers : la largeur de la passerelle sera fixée à 3.5 m
   b. Accès
      i. les accès à la passerelle seront constitués d'une rampe et d'un escalier côté Lac et d'une rampe-chemin côté Jura ; l'option de l'ascenseur n'est pas envisagée
      ii. rampes : côté Lac, le tracé de la rampe (perpendiculaire ou hélicoïdale) dépendra de l'emplacement de la passerelle (à l'Est ou à l'Ouest de la rue des Sors) ; côté Jura, la rampe sera perpendiculaire à la passerelle, son tracé en plan sera rectiligne et, dans la mesure du possible, le plus proche de l'axe de la piste de chantier prévue pour la réfection de l'A5 ; la pente maximale des rampes sera de 6% et leur largeur sera de 3.5 m comme pour la passerelle
      iii. escaliers : les caractéristiques géométriques seront déterminées selon les normes en vigueur.

4. <u>Implantation</u>

L'étude préliminaire a pris en compte 3 variantes d'implantation, soit :

a. variante 1 : passerelle à l'Ouest de la rue des Sors / culée Jura à l'extérieur de l'alignement

b. variante 2 : passerelle à l'Ouest de la rue des Sors / culée Jura à l'intérieur de l'alignement

c. variante 3 : passerelle à l'Est de la rue des Sors / culée Jura à l'intérieur de l'alignement

Les 3 variantes sont techniquement réalisables, le choix parmi elles sera effectué lors de l'élaboration de l'avant-projet.

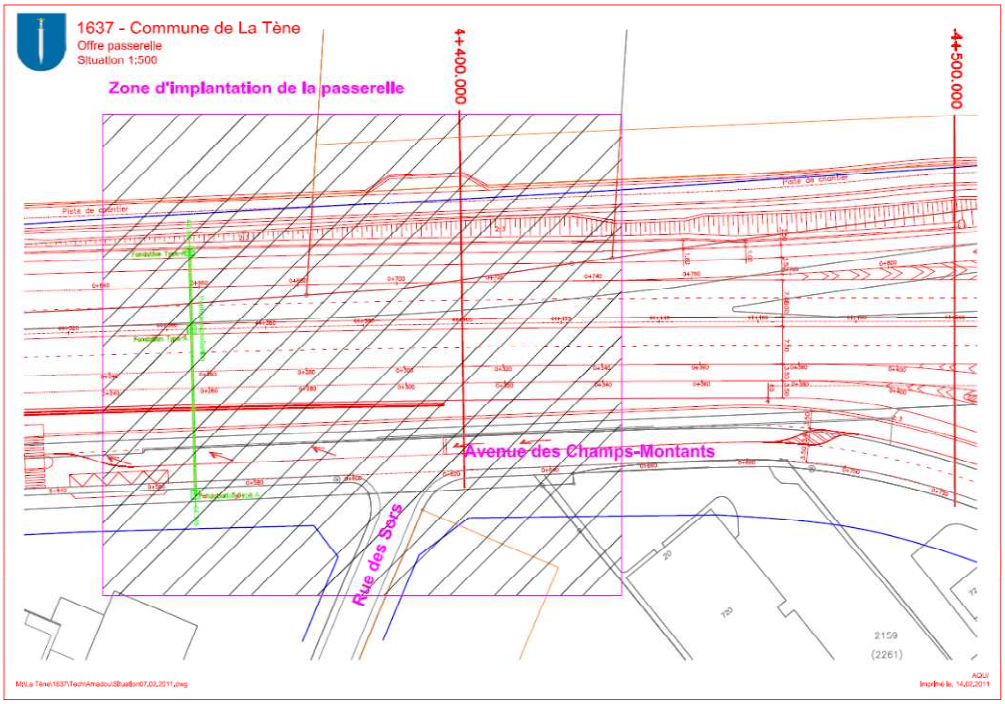

Figure 2 : zone d'implantation de la passerelle

5. <u>Structure porteuse</u>

Compte tenu des exigences d'utilisation et des caractéristiques principales (points 2 et 3 ci-dessus), l'étude préliminaire a pris en compte 2 variantes de structures porteuses, soit :

a. variante 1 : passerelle pont poutre (mixte acier – béton) / avec appui intermédiaire

b. variante 2 : passerelle en arc / sans appui intermédiaire

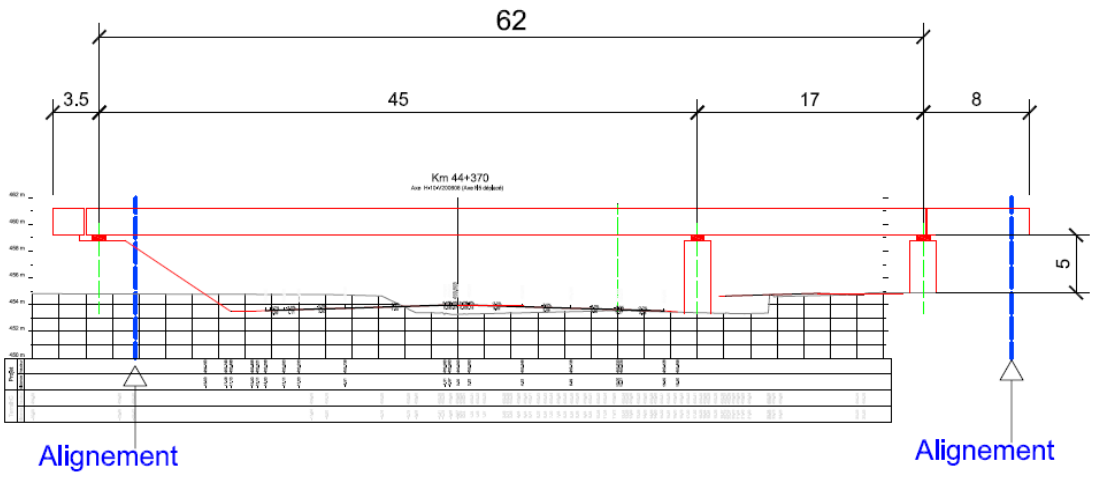

Figure 3 : variante en pont poutre
coupe longitudinale

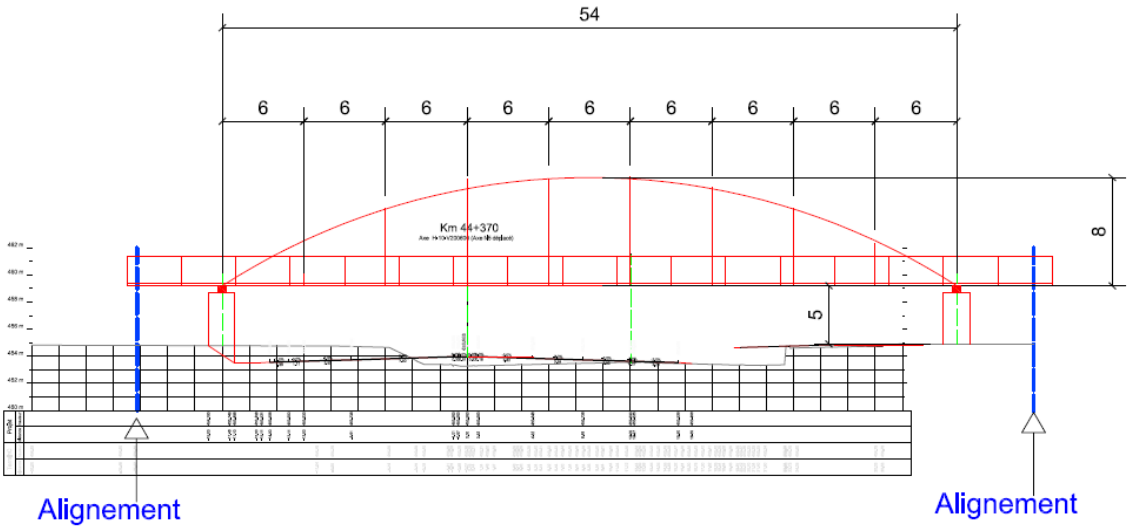

Figure 4 : variante en arc
coupe longitudinale

6. <u>Emprises</u>

   Un alignement correspond à la délimitation que se réserve le domaine public par rapport aux terrains privés. En l'espèce, la passerelle ne pourra pas être implantée entièrement dans le domaine public. Aussi bien côté Lac que côté Jura, des terrains privés hors alignement seront touchés.

   Comme indiqué plus haut, les propriétaires privés ont d'ores et déjà communiqué leur accord de principe à des emprises, moyennant des conditions encore à discuter.

7. <u>Piste de chantier et extension du parcours de mobilité douce</u>

   Côté Lac, la passerelle sera reliée au village de Marin par la rue des Sors, qui est bordée d'un trottoir. Côté Jura, il est prévu de maintenir à l'issue des travaux de réfection de l'A5 la piste de chantier, permettant ainsi de raccorder Wavre à Marin

dans un premier temps. Notons que, dans un second temps, il sera envisageable d'aménager un chemin permettant de rejoindre Saint-Blaise.

Il est à noter que la piste de chantier, qui est à cheval sur l'alignement, est en principe provisoire. Pour la maintenir définitivement à l'issue des travaux, il faudra prévoir une emprise définitive.

8. Coûts

En fonction de la combinaison des différentes variantes d'implantation, de structures porteuses et d'accès, la construction de la passerelle et ses accès, y compris l'aménagement de la piste de chantier jusqu'au giratoire des Biolles, est estimée dans une fourchette de +/- 30%, entre 1.19 et 1.56 million de francs HT, non compris la participation OFROU pour la réaffectation du crédit initialement destiné au PIP (environ 0.7 million de francs), les coûts de coordination, les travaux de nuit avec éventuelle restriction du trafic, les honoraires des mandataires, les coûts d'investigations complémentaires, les frais de procédures et administratifs, l'achat des emprises aux propriétaires privés, l'aménagement de la piste de chantier depuis la passerelle jusqu'à Saint-Blaise, etc.

En conclusion, l'étude préliminaire a confirmé que l'implantation d'une passerelle dans la zone concernée est tout à fait réalisable et qu'aucun obstacle rédhibitoire ne s'y oppose, bien que des questions complexes telles celles relatives aux alignements et emprises ne doivent pas être ignorées.

Consulté sur la base d'une version provisoire de l'étude préliminaire, l'OFROU a confirmé son entrée en matière positive, pour autant que les exigences en matière de sécurité sur les autoroutes fixées par ses directives soient respectées, un financement restant envisageable selon les coûts nécessaires à la réaffectation du PIP de Saint-Blaise.

4 Anticipation des travaux de réfection de l'A5 et incidences sur l'étude d'un avant-projet de passerelle

Lors d'une séance de travail ayant eu lieu le 31 octobre 2011, l'OFROU a alors informé le Conseil communal que, suite à une réaffectation de certains crédits fédéraux, les travaux de réfection de l'A5 devraient selon toute vraisemblance être anticipés d'une année et avoir lieu en 2013 – 2014 plutôt qu'en 2014 – 2015, avec exécution des travaux préparatoires en 2012 déjà !

La décision définitive concernant l'époque de début des travaux sera prise début mars 2012 par un comité stratégique OFROU et le Conseil communal est donc obligé de remettre jusqu'à cette date un avant-projet de passerelle, avec solutions techniques et estimation des coûts, ceci afin qu'il puisse être intégré aux travaux de réfection de l'A5.

Faute de tenir le délai précité, la construction d'une passerelle enjambant l'A5 deviendra alors tout simplement illusoire, notamment en raison de la complexité des procédures fédérales. En outre, une non-remise d'un avant-projet de passerelle d'ici début mars 2012 signifierait la perte de la réaffectation des crédits initialement destinés à assainir le PIP en faveur de la passerelle, soit une perte de subvention estimée à environ 700'000 francs.

Ainsi, afin de rester en phase avec le déroulement de la planification UPlaNS, le Conseil communal vous demande par le présent rapport de lui procurer les moyens financiers nécessaires pour faire élaborer l'avant-projet de passerelle.

Il est bien entendu que l'enjeu est pour l'heure uniquement d'ordre financier et que les commissions communales concernées seront consultées dans la phase qui mènera au dépôt auprès du Conseil général d'une demande du crédit de construction.

Enfin et étant donné les courts délais fixés par l'OFROU, le Conseil communal ne dispose pas du temps suffisant pour procéder à un appel d'offres auprès de plusieurs bureaux et il entend continuer à travailler avec le bureau d'ingénieurs civils Mauler SA, qui connaît bien le dossier parce qu'il a procédé à l'étude préliminaire et qui est partie prenante à d'autres titres, par le biais d'un consortium, dans les travaux UPlaNS. Il convient encore de relever que l'addition des travaux confiés à ce bureau, tant pour l'étude préliminaire que pour l'étude d'un avant-projet, est en-dessous du seuil de 150'000 francs prévu par la loi sur les marchés publics et à partir duquel il n'est plus possible de confier des prestations de services selon une procédure de gré à gré.

5 Finances

Le montant du crédit d'étude s'élève à 68'500 francs TTC se répartissant ainsi :

• Etude d'avant-projet	:	59'400	francs
• Frais d'étude (5%)	:	2'970	francs
• Divers + imprévus (env. 4%)	:	2'630	francs
Total		65'000	francs

L'estimation du coût de l'étude a été effectuée par une approche au coût de l'ouvrage, selon la norme SIA 103 relative aux honoraires des ingénieurs civils, et moyennant un rabais substantiel. Les heures de travail seront facturées au prix moyen de 118 francs HT (moyenne entre ingénieurs et dessinateurs), les frais de 5% et la TVA s'ajoutant en sus. La réserve de travail est d'environ 465 heures. En cas de dépassement de ce montant plafond, le bureau d'ingénieurs civils devra le prendre à sa charge. Par contre, si le montant plafond n'est pas atteint, le Conseil communal n'acquittera que le prix exact.

L'amortissement du crédit d'étude s'élèvera, conformément aux directives du service des communes de l'Etat de Neuchâtel, à 10% l'an, soit un montant de 6'500 francs. Il sera imputé au secteur comptable 620, Routes communales.

A terme, en cas d'acceptation ultérieure par votre Autorité de la demande de crédit de construction, tous les montants (de l'étude préliminaire, de l'étude d'avant-projet et de réalisation de l'ouvrage) seront finalement consolidés dans un même compte d'investissement et amortis amorti à 2% l'an.

6 Clause d'urgence

Le Conseil communal estime impératif d'assujettir l'arrêté joint en annexe à la clause d'urgence (art. 102 du règlement de commune du 19 février 2009) pour les motifs suivants.

En premier lieu, il sied de rappeler que la clause d'urgence est une décision importante puisqu'elle a pour effet de supprimer la possibilité d'un référendum.

En ce sens, l'art. 81 du règlement sur les finances et la comptabilité des communes (RFC), du 18 mai 1992, indique que la clause d'urgence ne peut se justifier que par des motifs importants et notamment une urgence réelle. Un crédit urgent ne saurait ainsi être voté pour des travaux terminés, pour remédier à des retards accumulés antérieurement, accélérer la réalisation d'un projet ou encore par pure commodité.

En l'espèce, il convient de relever que le Conseil communal a été diligent dans la conduite du dossier de passerelle et que le bénéfice de la clause d'urgence n'est pas demandé pour remédier à des retards qui lui seraient imputables. En effet, alors que les premières indications lui permettait de tabler sur un rendu d'un avant-projet en été ou automne 2012, la récente décision unilatérale de l'OFROU d'anticiper d'environ une année les travaux de réfection de l'A5 (de 2014 – 2015 à 2013 – 2014), qui n'a été confirmée que le 31 octobre 2011, oblige aujourd'hui le Conseil communal à accélérer le rythme de traitement du dossier en sollicitant la clause d'urgence en raison de contraintes purement temporelles.

En effet, le délai à disposition pour effectuer et rendre l'étude d'avant-projet, soit d'ici à fin février (à peine 2.5 mois), est très court et il ne souffrirait absolument pas d'être amputé de la période afférente au délai référendaire (soit 40 jours depuis la publication de l'arrêté dans la Feuille officielle du canton de Neuchâtel, soit au plus tôt le 23 décembre 2011, avec une échéance le 1er février 2012 !) sous peine de rendre irrémédiablement caduc le projet de passerelle.

Pour ces motifs, la clause d'urgence est pleinement justifiée aux yeux du Conseil communal. Elle figure donc dans l'arrêté proposé et, pour être prononcée, elle devra faire l'objet d'un vote séparé, à la majorité des deux tiers des membres du Conseil général qui prendront part à la votation (art. 102 al. 3 du règlement général de commune du 19 février 2009).

7 Suite des opérations

En cas d'acceptation de la présente demande de crédit, le bureau d'ingénieurs civils élaborera dès mi-décembre 2011 un avant-projet et un projet de l'ouvrage, développera une variante et cernera les coûts de construction, en vue d'une part de permettre au comité stratégique OFROU d'intégrer la passerelle communale dans ses propres réflexions et de prendre une décision concernant le PIP, et aussi, d'autre part, de présenter une demande de crédit de construction au Conseil général.

Comme indiqué plus haut, les commissions communales concernées seront bien évidemment consultées.

8 Conclusion

Il est important de souligner que l'acceptation par le Conseil général de la demande de crédit jointe en annexe n'implique aucun engagement de la part de la commune de La Tène vis-à-vis de l'OFROU d'ensuite construire obligatoirement une passerelle de mobilité douce enjambant l'A5. Par contre, la remise à l'OFROU d'un avant-projet d'ici à fin février 2012 est la condition *sine qua non* pour que les bases d'un tel projet puissent être intégrées dans le cadre relativement strict des procédures fédérales concernant la réfection de l'A5, le Conseil général restant maître de sa décision finale de le concrétiser ou non.

Le Conseil communal estime pour sa part que la réfection de l'A5 constitue une opportunité unique d'étendre intelligemment le réseau de mobilité douce de la commune de La Tène, en permettant notamment aux piétons et aux cyclistes d'éviter d'emprunter le nœud de giratoires de la jonction de Marin. A noter qu'un projet d'extension de la piste cyclable entre Marin et Wavre est actuellement l'objet d'un appel d'offres auprès de bureaux spécialisés et qu'en cas de réalisation, il permettra alors de rejoindre ces deux villages de manière complètement sécurisée et sans devoir emprunter les chaussées automobiles.

Pour les arguments évoqués ci-dessus, nous vous demandons de bien vouloir prendre en considération le présent rapport et d'accepter le projet d'arrêté ci-après concernant une demande de crédit d'étude de 65'000 francs pour l'élaboration d'un avant-projet de passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

La Tène, le 21 novembre 2011 LE CONSEIL COMMUNAL

Annexe : Projet d'arrêté du Conseil général concernant une demande de crédit d'étude de 65'000 francs pour l'élaboration d'un avant-projet de passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5

Le rapport d'étude préliminaire, du 6 avril 2011, est consultable sur le site Internet communal (www.commune-la-tene.ch), sous la rubrique Vie politique / Rapports

République et Canton de Neuchâtel

COMMUNE DE LA TENE

Annexe

Arrêté du Conseil général
concernant
une demande de crédit d'étude de 65'000 francs pour l'élaboration d'un avant-projet de passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5

Le Conseil général de la Commune de La Tène,

Vu le rapport du Conseil communal, du 5 septembre 2011,
Vu la loi sur les communes (LCo), du 21 décembre 1964,
Vu le règlement général de commune, du 19 février 2009,
Entendu le rapport de la Commission financière,
Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

Crédit

Article premier
Un crédit de 65'000 francs est accordé au Conseil communal pour élaborer un avant-projet de passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5.

Amortissement

Art. 2
La dépense sera portée au compte des investissements et amortie au taux de 10% l'an.

Financement

Art. 3
Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

Clause d'urgence
Exécution

Art. 4
[1] Le présent arrêté est muni de la clause d'urgence.

[2] Le Conseil communal est chargé de son exécution.

La Tène, le 15 décembre 2011

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
Le président, La secrétaire,

N. Krügel M. Dubois Passaplan