



République et Canton de Neuchâtel

COMMUNE DE LA TÈNE

Rapport du Conseil communal au Conseil général

concernant

une demande de crédit de 9.620 millions de francs en vue de l'assainissement du cadastre souterrain et du réaménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes

Monsieur le président,
Mesdames, Messieurs,

Par le présent rapport, le Conseil communal sollicite une demande de crédit de 9.620 millions de francs en vue de l'assainissement du cadastre souterrain et du réaménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes, pour les motifs suivants.

Suite à l'acceptation par votre Autorité du rapport du Conseil communal concernant une demande de crédit d'étude de 110'000 francs concernant l'objet précité, le bureau RWB Neuchâtel SA a réalisé un avant-projet en partenariat avec des représentants politiques et de la société civile.

Dans un premier temps, une récolte des données de base a été effectuée afin de dresser un état de la situation actuelle des tronçons étudiés (cadastre, relevés, photos, etc.). Les données relevées ont notamment concerné les éléments construits, le paysage, les problèmes de circulation (sécurité, déplacements, parcage, etc.) et elles ont servi à élaborer une première version du plan de diagnostic.

Par la suite, une commission composée de représentants politiques, de professionnels des transports, de représentants des artisans et des habitants domiciliés dans les rues en revue, a été mise sur pied.

Le plan de diagnostic a ensuite été précisé sur la base des propositions des membres de la commission, puis a à nouveau été soumis aux membres afin d'aboutir à un consensus sur les mesures à retenir dans le projet de l'ouvrage.

Prévu dans le programme de législature 2010-2012 du Conseil communal, ce projet d'envergure permettra de réaliser les mesures 20, 21, 22 et 23 du Plan général de l'évacuation des eaux de Marin-Epagnier (ci-après : PGEE), d'optimiser en termes de pression et de débit la distribution de l'eau de boisson (ci-après : EB) en accomplissant ainsi les mesures préconisées par le Plan directeur de la distribution de l'eau de Marin-Epagnier (ci-après : PDDE) et d'aménager la rue de la Gare et les rues adjacentes de manière à améliorer la qualité de vie des riverains.

Les travaux suivants sont prévus dans la demande de crédit objet du présent rapport :

- mise en séparatif du système de récupération des eaux claires (ci-après : EC ; selon les mesures 20, 21 et 23 du PGEE), en lien avec les mesures 28 et 30 (partielle) s'agissant de la mise en séparatif du secteur du chemin du Chenevier et de la rue des Essertons, (Cf. le rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit de 500'000 francs pour la mise en séparatif partielle du chemin du Chenevier et pour la mise en œuvre de la mesure 28 du PGEE - rue des Essertons -, suite aux problèmes récurrents d'inondations dans ce secteur, du 25 mai 2010)

- adaptation du système d'évacuation des eaux usées (ci-après : EU) à l'augmentation du flux engendré par les nouvelles constructions
- renforcement et optimisation de la conduite maîtresse du réseau d'EB
- adaptation de l'aménagement urbain afin de favoriser la mobilité douce, la sécurité des usagers et l'amélioration de la qualité de vie des riverains
- réfection (remplacement et rénovation) du revêtement routier

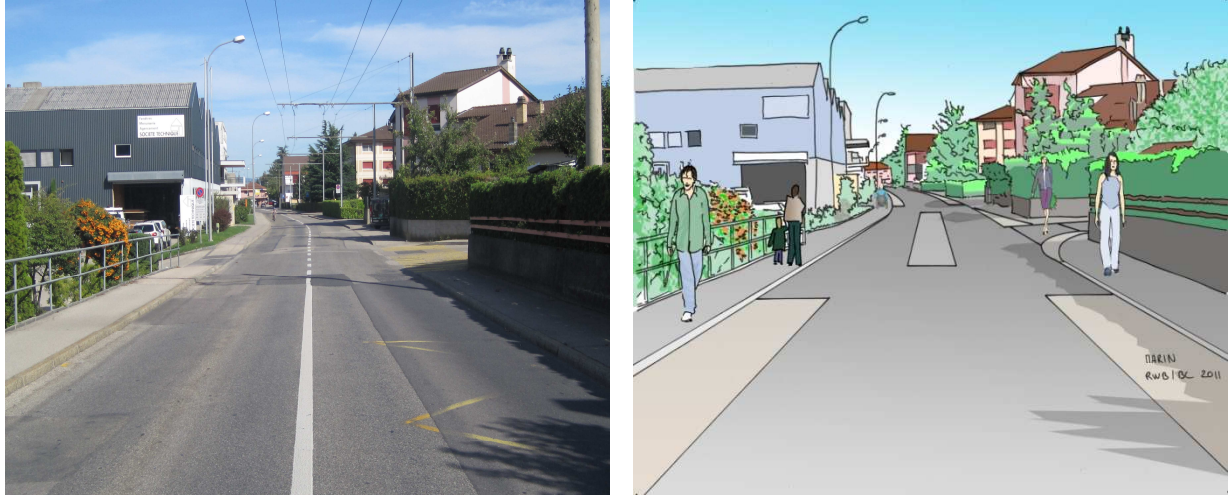


Figure 1 : aménagement urbain rue de la Gare

2 Périmètre du projet

Le projet d'assainissement des infrastructures souterraines et de l'aménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes concerne les rues suivantes :

rue de la Gare	route de Bellevue	rue du Closel
rue En Pellu	rue des Couviers	

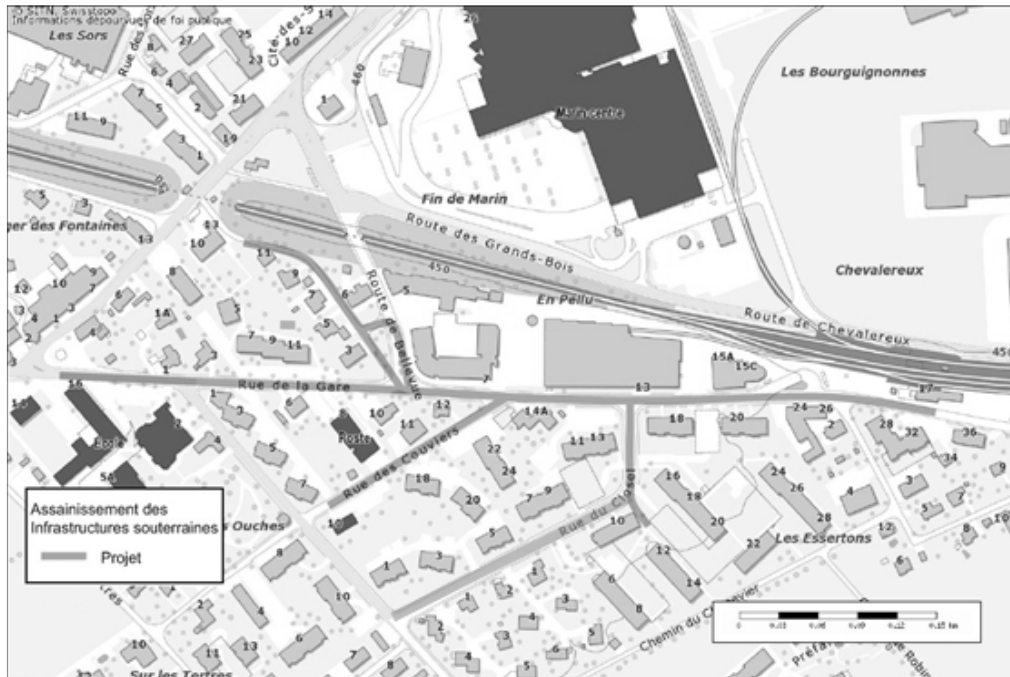


Figure 2 : périmètre d'assainissement – infrastructures souterraines

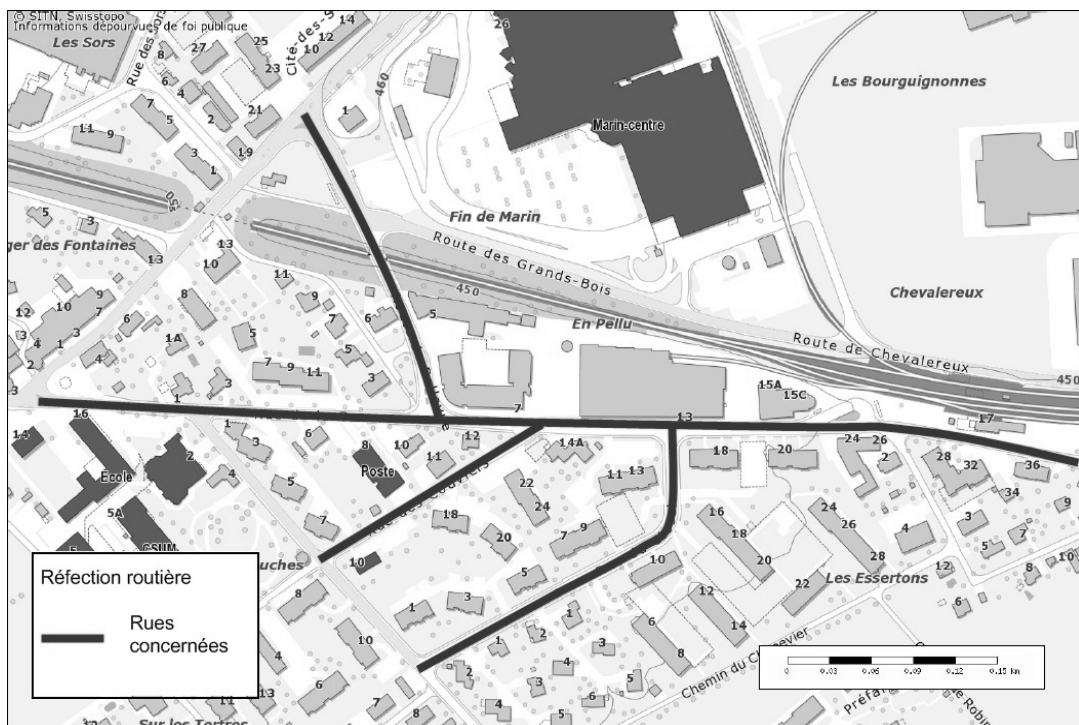


Figure 3 : périmètre d'assainissement – aménagements urbains

2.1 Assainissement du cadastre souterrain (EU/EC/EB)

Prévus dans le PGEE, les travaux d'assainissement doivent porter sur la mise en séparatif des EC depuis le collège de Marin jusqu'au début de la route de La Tène.

Des études devront aussi porter sur l'élaboration des projets définitifs de mise en séparatif des biens-fonds des privés, avec une estimation des coûts. Ce projet concerne environ 17 propriétés du quartier.

Le réseau de distribution de l'EB devra également être assaini, sur la base des projections faites dans le PDDE. Il s'agira d'augmenter le diamètre des conduites en réponse aux nouvelles exigences posées par la construction du Nouveau Marin-Centre, notamment en termes de débit, les conduites d'EB étant à l'heure actuelle d'un diamètre trop petit dans ce secteur de bouclage.

Le secteur d'étude de l'assainissement du cadastre souterrain a été étendu aux rues Auguste-Bachelin, de la Gare, des Couviers (partie Est), du Closel, En Pellu et de la route de Bellevue.

Dans son programme de législature 2010-2012, le Conseil communal a défini l'assainissement du cadastre souterrain de la rue de la Gare comme étant l'un des objectifs principaux à réaliser. A plus forte raison que la réalisation des mesures du PGEE aura des effets directs dans le secteur adjacent du chemin du Chenevier.

2.2 Réfection routière

Depuis plusieurs années, le village de Marin connaît un développement important. Plusieurs pôles d'activités ont progressivement contribué à augmenter le volume de la circulation sur le réseau routier, en particulier sur la rue de la Gare.

Le but de cette étude a été de réaliser un avant-projet d'aménagements sur le tronçon de la rue de la Gare allant depuis le collège jusqu'à la gare. La route de Bellevue a été incluse dans le projet. Une conception directrice ainsi qu'un avant-projet « conception directrice d'aménagements » ont été réalisés grâce aux réflexions menées par la commission mise en place.

Cette rue dessert une zone d'activités artisanales et industrielles. Elle est aussi un axe de transit vers et depuis les nouveaux quartiers Sur-le-Crêt et Paul-Vouga. La situation de la gare, desservie par deux lignes de bus et la présence du lac comme but de promenade, sont autant de contraintes qui contribuent à canaliser les flux de circulation sur cet axe.

Au vu de la constante augmentation du trafic, cette artère connaît de plus en plus souvent des problèmes de gestion des véhicules. Pour rappel, les comptages de véhicules effectués montrent la forte augmentation du trafic avec 3'500 véhicules par jour en 1991 contre 5'500 en 2010.

2.3 Réaménagement urbain

La qualité de vie des riverains du secteur de la gare a diminué proportionnellement à l'augmentation du trafic. Le manque de places de parc autour de la gare ne permet par ailleurs pas de favoriser l'utilisation des transports publics et la surfréquentation du site rend dangereuse la mobilité douce tant pour les enfants que pour les adultes.

L'étude a ainsi permis de dégager les meilleures solutions en matière de réaménagement urbain en vue de favoriser la mobilité douce, de recourir aux moyens de transports publics présents sur ce site et de limiter le trafic de transit.

2.4 Commission

Une commission ad hoc a réuni les personnes ci-dessous qui ont fait des propositions et discuté les mesures à prendre. Elle a finalement abouti à un projet emportant le consensus.

- | | | |
|-----|-----------------------|--|
| 1. | Roland Walther | conseiller communal – travaux publics (routes communales, parcs et places publics), bâtiments |
| 2. | Daniel Rotsch | conseiller communal – transport régional, aménagement du territoire (eau – protection des eaux – déchets – environnement – énergies – urbanisme) |
| 3. | Philippe Thorens | administrateur adjoint, responsable du service technique |
| 4. | Frédéric Meyer | responsable du service de voirie |
| 5. | Daniel Muster | BLS |
| 6. | Silvia Praz | PLRT |
| 7. | Kangping Huang Guo | ELT |
| 8. | Didier Gretilat | ingénieur-conseil de la Ville de Neuchâtel |
| 9. | Serge Girardin | commission de la circulation et de l'agglomération |
| 10. | Pascal Perret | commission des travaux publics et des services industriels |
| 11. | Pierre-Olivier Maire | commission d'urbanisme |
| 12. | Pascal Vaucher | commission de l'environnement et du développement durable |
| 13. | Ted Smith | commission de l'environnement et du développement durable |
| 14. | Francis Boss | représentant des riverains |
| 15. | Sébastien Jaquier | représentant des riverains |
| 16. | Riccardo Chieppa | représentant des commerçants |
| 17. | Claude Berney | représentant des commerçants |
| 18. | Laurent Carraux | représentant des artisans |
| 19. | Marc-Antoine Clément | représentant de CarPostal |
| 20. | Michel Rubbi | représentant des TN |
| 21. | Sgt-chef Bruno Guerne | représentant de la Police neuchâteloise |
| 22. | Sandrine Divorne | représentante du Pedibus |

3 Résultat de l'étude concernant le réaménagement urbain

3.1 Définition et inventaires des conflits

Le plan de diagnostic (conflits) a mis en exergue les problèmes et conflits identifiés par le groupe de travail et un inventaire de tous les problèmes a été réalisé, ceux-ci découlant de l'utilisation de l'espace-rue (sécurité, confort et nuisances).

Les conflits suivants ont été mis en avant par le groupe de travail :

- plusieurs carrefours problématiques :
 - intersection rue de la Gare – rue Charles-Perrier
 - intersection rue de la Gare – route de Bellevue
 - intersection rue de la Gare – rue des Couviers
 - intersection rue de la Gare – rue du Closel
- insécurité pour les piétons :
 - intersection rue de la Gare – rue Charles-Perrier
 - intersection rue de la Gare – route de Bellevue
 - intersection rue de la Gare – rue des Couviers
 - intersection route de Bellevue – route des Grands-Bois
- inexistence d'une zone de débarquement pour les écoliers
- nuisances sonores de la zone industrielle
- vitesse excessive ressentie à la rue de la Gare, depuis la gare jusqu'à l'intersection avec la route de Bellevue
- sorties dangereuses de camions autour des immeubles commerciaux
- arrêt du car postal en face de la gare problématique

3.2 Définition et mise en priorité des principes de base prioritaires

Une liste de principes de base à intégrer dans l'avant-projet a été proposée aux membres du groupe de travail qui les ont notés individuellement selon qu'ils les estimaient plus ou moins importants. S'ils le souhaitent, ils avaient également la possibilité d'ajouter des éléments supplémentaires à intégrer dans les réflexions.

Le dépouillement des questionnaires (système de notation recourant à des notes de 1 à 6 ; 1 signifiant *non pas du tout* et 6 signifiant *oui absolument*) a mis en évidence les **principes de base prioritaires** suivants :

-
- **diminuer le niveau de bruit et la pollution de l'air**
 - **augmenter la sécurité de tous les usagers, en particulier des piétons, des cyclistes, des personnes âgées et des enfants**
 - **améliorer la qualité et l'attractivité des espaces publics**
-

Par contre, les principes suivants n'ont pas été retenus à ce stade des travaux :

- rechercher des propositions flexibles pouvant se réaliser par étapes
- apporter plus de nature dans l'espace-rue
- promouvoir, dynamiser et renforcer les activités commerciales et artisanales

Les réflexions menées sur les principes de base ont alors été intégrées à l'élaboration de la conception directrice ainsi que dans l'avant-projet « conception directrice d'aménagement ».

3.3 Conception directrice d'aménagement

L'avant-projet « conception directrice d'aménagement » a été élaboré par le bureau RWB Neuchâtel SA. Son but a été d'esquisser et de proposer des aménagements de manière plus concrète et détaillée. Il traite des principes et objectifs définis ainsi que des plans de la conception directrice.

La conception directrice d'aménagements vise en premier lieu à **diminuer le niveau de bruit et la pollution de l'air**. Une étude de bruit a donc été réalisée par le bureau RWB Neuchâtel SA afin de déterminer quel est l'état actuel et quelles sont les mesures à prendre afin de l'améliorer.

En second lieu, l'objectif est également d'**améliorer la sécurité des piétons** et, à cet effet, des mesures de modération de trafic sont proposées. Sur la partie Ouest de la rue de Gare jusqu'à l'intersection avec la route de Bellevue, la vitesse passera de 50 à 30km/h afin de sécuriser les piétons et les élèves sortant de l'école. Les résultats de deux études, « mise en sens unique » et « rue sans issue » sur une partie de ce tronçon doivent étudier si une amélioration est constatée. (Cf. le chapitre 3.6, Essais rue de la Gare Ouest).

La rue de la Gare Est ainsi que la route de Bellevue garderont une limitation de 50km/h mais des mesures visuelles visant à réduire les largeurs de chaussée seront mises en place par des bandes polyvalentes ou des surfaces contrastantes latérales, ceci afin d'inciter les automobilistes à ralentir. Ces surfaces contrastantes seront carrossables et seront utilisées uniquement pour le croisement de poids-lourds. La diminution de la vitesse (rue de la Gare Ouest) permettra également de réduire les nuisances sonores dues au trafic. La largeur des carrefours sera diminuée ce qui réduira la longueur du passage des piétons sur la chaussée et, de ce fait, sa dangerosité.

Des cheminements pour piétons seront aménagés tout au long des rues, des deux côtés. Des rigoles ou des pavés lisses seront également dessinés, lesquels permettront d'une part de marquer la limite entre la chaussée et les cheminements pour piétons et, d'autre part, de guider les usagers de la route et de les rendre attentifs.

Dans la zone 30 km/h en face de l'Espace Perrier, un revêtement bitumineux contrastant sera mis en place afin d'interpeler les automobilistes et de les rendre attentifs au va-et-vient provoqué par la proximité de l'école.

Dans un autre registre, des propositions concernant l'**amélioration de la qualité et de l'attractivité des espaces publics** seront également développées à ce stade de l'étude. Le traitement de l'espace-rue, de façades à façades, en mettant tout de niveau, favorisera la convivialité des rues. Une nouvelle arborisation de la rue de la Gare Est rendra la rue moins « industrielle » et plus accueillante pour les riverains et les usagers de la gare. Les rigoles rappelleront les autres rues de Marin traitées de cette façon, notamment la rue des Indiennes et créera une uniformité. Les arrêts de bus en face de la Migros et de l'Espace Troglodyte seront sécurisés et valorisés. La traversée sera donc plus sûre, agréable et conviviale.

3.4 Mesures de vitesse

Dans le but de mieux cerner la problématique au niveau de la vitesse du trafic actuel et les mesures à prendre en cas de dépassement, le bureau RWB Neuchâtel SA a effectué (hors-mandat) une étude de vitesse avec pose de radars.

Les radars ont été posés du 21 au 24 juin 2011, soit pendant quatre jours à deux endroits sensibles.

La première mesure a été effectuée sur la **rue de la Gare côté Est**, entre les rues des Couviers et du Closel. Les résultats ont indiqué un V85¹ se situant entre 53 et 54 km/h, soit légèrement au-dessus de la limite légale de 50km/h. Il a également été constaté un pourcentage de vitesse excessive allant de 27% à 31%, ce qui démontre que, bien qu'il existe déjà des mesures de ralentissement, il est judicieux d'en prévoir d'autres pour inverser cette tendance. Il sied de noter que le service des ponts et chaussées signale qu'au-delà de 30%, il est nécessaire de prendre des mesures en vue de ralentir le trafic.

En deuxième lieu, un radar a été mis en place sur le bas de la **route de Bellevue**. A cet endroit le V85 mesuré a été de 55 à 56 km/h alors que la limitation de vitesse est également de 50km/h. De plus, le pourcentage de vitesse excessive s'est élevé à presque 40%, ce qui est excessif pour cette zone.

En résumé, les campagnes radars ont clairement démontré que des mesures de ralentissement sont à prendre dans le cadre du projet pour sécuriser tous les usagers.

3.5 Projet de l'ouvrage

Suite à l'avant-projet d'aménagements réalisé et validé en août 2011, le « projet de l'ouvrage » a été réalisé. Celui-ci a précisé le niveau de détail de l'avant-projet, a défini plus clairement les aménagements et matériaux à retenir et a également permis d'affiner le devis général.

Les matériaux retenus et validés par les membres de la commission ont été les suivants :

<u>Eléments traités</u>	<u>Matériaux retenus</u>
Pavés 1 rang délimitant chaussée et place de parc	Pavés granit
Pavés 2 rangs délimitant chaussée et trottoir	Pavés granit
Rigoles	Rigoles en pierre naturelle
Bordures 30cm	Bordures en pierre naturelle
Trottoirs	Bitume
Chaussée	Bitume
Bande contrastante centrale	Enrobé contrastant ou peinture à 2 composants
Bandes polyvalentes latérales	Peinture à 2 composants
Aménagements paysagers	Arbres et grilles

3.6 Essais rue de la Gare Ouest

Lors des séances de travail de la commission, l'idée a été émise de modifier une partie de la rue de la Gare en un sens unique allant d'Ouest en Est, ceci sur le tronçon qui débute au carrefour devant l'école et qui se termine à l'intersection avec la rue Charles-Perrier. Un premier essai a donc eu lieu et s'est terminé fin mars 2012.

Suite à des réflexions complémentaires du Conseil communal, de recommandations de la commission de la circulation et de l'agglomération et des constatations effectuées lors

¹ V85 signifie que le 85% des véhicules mesurés n'a pas roulé plus vite que la vitesse indiquée, en l'espèce au-dessus de 53 à 54 km/h

du premier essai, un second essai a alors été organisé et est en cours à la rédaction du présent rapport. Il est axé sur les principes suivants :

- le tronçon depuis le carrefour de la Place du 24 février jusque devant l'entrée du parking Paroz et du parking souterrain de l'Espace Perrier est interdit à toute circulation, excepté le car postal et les vélos
- le tronçon depuis le carrefour de la rue de la Gare avec la rue Charles-Perrier devient une rue sans issue, excepté pour les vélos, la fin de la rue étant fixée après l'entrée du parking Paroz et du parking souterrain de l'Espace Perrier

Les deux essais, sens unique et rue sans issue, doivent démontrer si une meilleure fluidité au niveau de la pose-dépose des écoliers ainsi qu'une amélioration de la sécurité des piétons peuvent être envisagées. Ils doivent également permettre de donner plus d'impact au nouvel aménagement des arrêts de bus en face de la Migros et de l'Espace Troglodyte.

Pour ces essais, le Conseil communal a mandaté le bureau RWB Neuchâtel SA. La portée du mandat a compris les éléments suivants :

- séances et récoltes des données
- établissement des plans
- suivi du déroulement de l'essai
- prises de vue par caméra avant et pendant les essais
- analyses et relevés de la situation sur places à différentes heures de la journée
- synthèse des documents récoltés
- rapport final des essais

Suite aux essais et selon leurs résultats, le Conseil communal, sur préavis des commissions concernées, prendra une décision de principe en mai - juin 2012 en vue de l'aménagement définitif de ce tronçon.

L'impact du choix d'aménagement de ce tronçon sur le montant total des travaux sera négligeable, étant donné que la solution la plus coûteuse (maintien d'une circulation bidirectionnelle) a pour l'instant servi de référence pour l'élaboration du devis.

3.7 Devis des travaux

Sur la base de la conception directrice d'aménagements, il a alors été établi un devis des travaux à +/-10% concernant les réfections de la rue de la Gare et de la route de Bellevue.

Estimation des coûts en francs HT	précision +/- 10%
Travaux génie-civil	3'172'330
Rue de la Gare Ouest - longueur 225 m	726'935
Carrefour rue de la Gare - route de Bellevue - longueur 70 m	370'215
Rue de la Gare Est - longueur 450 m	1'134'995
Route de Bellevue - longueur 190 m (+ rte des Grands bois - longueur 30m)	692'685
Signalisation et marquages	30'000
Aménagements paysagers	217'500
Installations de chantier	253'786
Total	3'426'116

Ce devis indique des coûts hors taxe, sans honoraires, ni divers ou imprévus.

3.8 Subvention et prélèvement à la réserve

Subvention

Une demande de subvention par le biais du fonds des routes communales, au sens de l'article 35a de la loi sur les routes et voies publiques (LRVP), du 21 août 1849, a d'ores et déjà été déposée auprès du service des ponts et chaussées et la promesse de subvention est attendue à l'heure de la rédaction du présent rapport.

Toutefois, selon une rencontre de travail ayant eu lieu le 19 janvier 2012, seuls les travaux de génie-civil concernant strictement la rue de la Gare Est et la route de Bellevue seront subventionnés à hauteur de 38%. Seront exclus du calcul de la subvention les travaux liés à la rue de la Gare Ouest, aux rues du Closel et des Couviers, aux installations de chantier, aux aménagements urbains et au génie-civil correspondant à la mise en séparatif.

Le montant des travaux finalement pris en considération s'élèvera donc à 2.8 millions de francs (y compris honoraires et TVA), soit une subvention d'environ 1 million de francs. Son montant final sera calculé sur la base des factures effectives.

Prélèvement à la réserve

A noter également qu'afin de réduire la charge financière (amortissement et imputations internes des intérêts) supplémentaire induite par les travaux, un prélèvement à la réserve taxes de desserte (compte bilan B280.06 présentant un solde de 1.94 million de francs au 31 décembre 2011) d'un montant de 650'000 francs sera opéré pour être imputé aux coûts en lien avec les réfections de chaussées aux rues des Couviers et du Closel (Cf. le chapitre 4.8, Subvention et prélèvement à la réserve).

La subvention cantonale et le prélèvement à la réserve communale auront pour effet de réduire la valeur d'investissement concernant les réfections des chaussées d'environ 1.65 million de francs et, conséquemment, de diminuer l'augmentation des charges financières causées par la réalisation des travaux.

Le Conseil communal propose une réfection des couches d'enrobé, après dégrapage du revêtement existant.



Figure 5 : usure, fissures et réparations à la rue des Couviers

4.4 Réfection à la rue du Closel

Suite au relevé visuel des dégradations, la chaussée, sur l'ensemble de sa longueur (environ 265 m), a été classée en mauvais état (indice I_o de 6.4, selon SN 640 925b).

Le revêtement présente une très forte usure, des fissures transversales et longitudinales, du faïençage et des ornières.

Le Conseil communal a retenu une réfection des couches d'enrobé, après dégrapage du revêtement existant.



Figure 6 : usure, fissures longitudinales et réparations à la rue du Closel

4.5 Travaux à réaliser et marche à suivre pour les deux rues

Les étapes suivantes seront réalisées lors des travaux :

- dégrapage du revêtement et mise en décharge
- démontage et repose des pavés et des bordures de bord
- réfection, remplacement des dépotoirs et grilles
- remplacement éventuel des couvercles et regards endommagés
- réfection partielle du coffre
- façon d'une planie
- pose de deux couches d'enrobé

4.6 Etat des coffres

Lors de travaux en 2011 à la rue des Essertons et au chemin du Chenevier, les coffres ont été conservés et localement purgés. Il en ira de même aux rues adjacentes. Des mesures seront effectuées en tous les cas afin de garantir les travaux d'enrobé.

4.7 Devis des travaux

L'évaluation du coût pour la réalisation de ces travaux s'est faite sur la base de prix unitaires connus et appliqués en 2011 par des entreprises de la région pour des travaux similaires. La réfection du coffre se fera partiellement, selon nos expériences à la rue des Essertons et au chemin du Chenevier lors de travaux en 2011.

Rue des Couviers : estimation des coûts en francs HT		précision +/- 25%	
Dérapage enrobé	1'075 m ²	25.-/m ²	24'188
Démolition pavés et bordures	180 m	10.-/m	1'620
Terrassement coffre	1'075 m ²	50.-/m ²	48'375
Réfection part. coffre, y c planie	1'075 m ²	20.-/m ²	19'350
Pavés et bordures	180 m	80.-/m	12'960
Dépotoirs et grilles	7:00 PM	5'000.-/p	31'500
Couvercles	3:00 PM	1'000.-/p	2'700
Enrobé ACT 22S, 65mm	1'075 m ²	40.-/m ²	38'700
Enrobé AC 11S, 35 mm	1'075 m ²	30.-/m ²	29'025
Marquage		estimation	1'800
Total			210'218

Rue du Closel : estimation des coûts en francs HT		précision +/- 25%	
Dérapage enrobé	2'220 m ²	25.-/m ²	49'950
Démolition pavés et bordures	550 m'	10.-/m'	4'950
Terrassement coffre	2'220 m ²	50.-/m ²	99'900
Réfection part. coffre, y c planie	2'220 m ²	20.-/m ²	39'960
Pavés et bordures	550 m'	80.-/m'	39'600
Dépotoirs et grilles	18 p	5'000.-/p	81'000
Couvercles	5:00 PM	1'000.-/p	4'500
Enrobé ACT 22S, 65mm	2'220 m ²	40.-/m ²	79'920
Enrobé AC 11S, 35 mm	2'220 m ²	30.-/m ²	59'940
Marquage		estimation	2'700
Total			462'420

Ce devis indique des coûts hors taxe, sans honoraires, ni divers ou imprévus.

4.8 Subvention et prélèvement à la réserve

Aucune subvention n'est envisageable sur cette partie des travaux, laquelle se verra toutefois mise au bénéfice du prélèvement à la réserve taxes de desserte d'un montant de 650'000 francs afin de réduire la charge financière (amortissement et imputations internes des intérêts) supplémentaire induite par les travaux (Cf. le chapitre 3.7, Subvention et prélèvement à la réserve).

5 Assainissement des infrastructures souterraines

5.1 Réseaux d'évacuation des eaux (EU/EC)

Les canalisations de récupération des EU et des EC aux rues Auguste-Bachelin, de la Gare, des Couviers, du Closel, En Pellu et à la route de Bellevue sont actuellement en système unitaire. Les EU et les EC sont évacuées dans une même canalisation, dites d'eaux mixtes. Ainsi une quantité importante d'eaux pluviales sont acheminées à la STEP de Marin-Epagnier, où elles sont traitées.

La réalisation des mesures prévues par le PGEE permettront de séparer les eaux polluées des eaux pluviales, en les évacuant dans deux canalisations différentes. Cette mise en séparatif entraînera la diminution des volumes d'eaux traitées à la STEP, ce qui permettra de diminuer les coûts de traitement des eaux polluées. En d'autres termes, la séparation des eaux permettra d'acheminer des EU qui ne seront pas diluées avec des eaux pluviales vers la STEP, ce qui permettra un meilleur traitement des eaux, car le rendement sera supérieur avec des eaux fortement concentrées en polluants.

Le § 5.3 du PGEE définit la mise en séparatif du bassin-versant B de Marin et la prolongation de la mise en séparatif de la rue de la Gare. Les travaux qui seront exécutés permettront de réaliser les mesures suivantes du PGEE :

Mesure 20 : rue de la Gare

La mise en séparatif de cette rue impose une nouvelle canalisation d'EC (Ø 600 à 700 mm selon la pente) depuis la gare BLS jusqu'à la rue du Closel. Cette canalisation permettra de récolter les eaux pluviales des immeubles le long de la rue de la Gare, de la rue En Pellu et de la rue des Couviers. A la hauteur de la rue du Closel, la canalisation d'eaux mixtes actuelles (Ø 500 mm) sera conservée pour évacuer les EC. Une nouvelle canalisation de Ø 250 mm sera posée pour évacuer les EU.

Mesure 21 : rue des Couviers

La canalisation actuelle allant des chambres B121 à B122, en relativement mauvais état, sera maintenue pour évacuer les EC (Ø 300 mm suffisant). Une nouvelle canalisation Ø 250 pour les EU est à créer.

Mesure 22 : rue du Closel

La mise en séparatif de ce tronçon imposerait une nouvelle canalisation Ø 250 mm pour les EU. La canalisation actuelle serait maintenue pour les EC. Le raccordement à la chambre B23 se ferait en créant une nouvelle canalisation d'EU et en utilisant la canalisation d'eaux mixtes actuelle pour les EC.

Cette mesure du PGEE **ne sera pas réalisée** car des travaux de mise en séparatif ont déjà été réalisés sur plusieurs immeubles de cette rue.

Mesure 23 : rue En Pellu

La canalisation actuelle, comme l'a montré la visualisation, est dans un état moyen (racines, joints non étanches). De plus, la capacité de la canalisation actuelle (Ø 200mm) est trop faible pour utiliser la canalisation existante comme canalisation future d'EC.

La mise en séparatif de cette route imposera deux nouveaux collecteurs. L'un de Ø 250 mm pour les EU et l'autre de Ø 300 mm pour les EC. L'extrémité (B110-B113) du collecteur d'EU actuel est suffisante au regard des débits. Celui-ci sera maintenu à moins que son état ne soit plus satisfaisant.

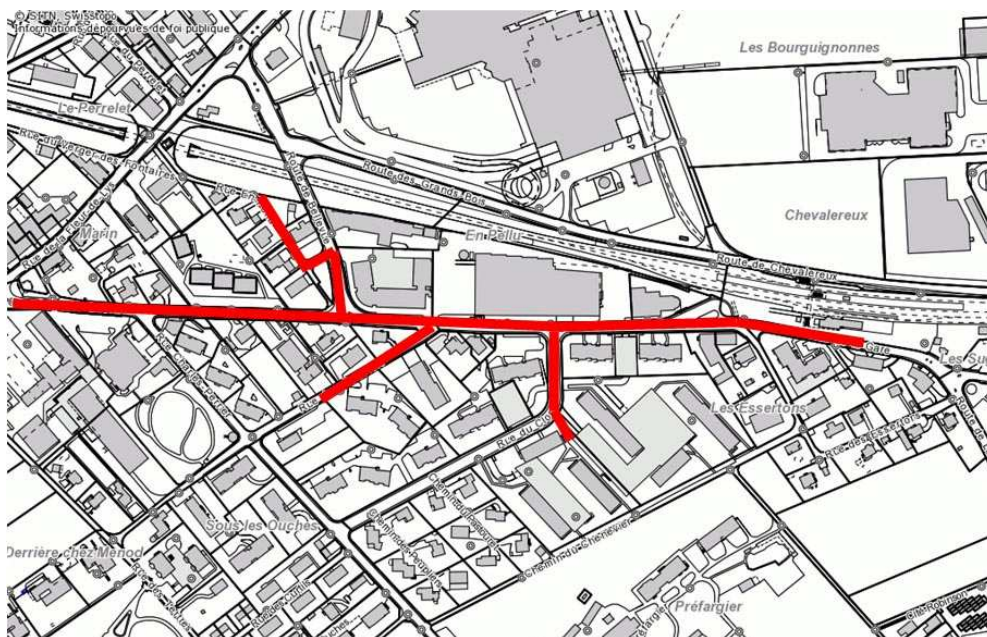


Figure 7 : tracés des assainissements de canalisations

Par ailleurs, la réalisation des mesures 20, 21 et 23 expliquées ci-dessus diminuera le volume d'EU de 442 l/s qui est aujourd'hui acheminé dans le collecteur intercommunal du chemin du Chenevier. Il sera ainsi moins mis en charge et la capacité du collecteur intercommunal en sera d'autant optimisée².

5.1.1 Route de Bellevue et rue En Pellu

La route de Bellevue possède une seule canalisation, soit :

- canalisation EC en béton Ø 250 mm

La rue En Pellu est en système unitaire, les eaux étant évacuées dans une seule canalisation :

- canalisation eaux mixtes en PVC Ø 200 mm

Ces deux canalisations se raccordent sur la canalisation d'eaux mixtes de la rue de la Gare, au droit de la chambre B117.

5.1.2 Rue de la Gare, rue du Closel et rue des Couviers

La canalisation existant sous la **rue du Closel** est la suivante :

- canalisation d'eaux mixtes en béton Ø 300 mm

Les canalisations présentes sous la **rue de la Gare** sont les suivantes :

- canalisation d'eaux mixtes en béton Ø 500 mm de la chambre B117 à la chambre B 128 sous la rue de la Gare, puis sous la rue du Closel jusqu'à la canalisation intercommunale se trouvant sous le chemin du Chenevier
- canalisation EC en béton Ø 300 mm, sous la partie Est de la rue, jusqu'à la Gare
- canalisation EC en béton Ø 800 mm, depuis la Gare jusqu'au lac
- canalisation d'eaux mixtes en béton Ø 500 mm, depuis la Gare jusqu'au lac

² Cf. le rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit de 500'000 francs pour la mise en séparatif partielle du chemin du Chenevier et pour la mise en œuvre de la mesure 28 du PGEE (rue des Essertons), suite aux problèmes récurrents d'inondations dans ce secteur, du 25 mai 2010

5.1.3 Dimensionnement hydraulique

Le dimensionnement hydraulique des canalisations pour le projet se base sur la méthode rationnelle pour le calcul des débits d'eaux pluviales. Les calculs se font pour un temps de retour de 5 ans. Le débit d'eau et la pente permettent de définir le diamètre nécessaire pour les canalisations.

5.1.4 Description du projet à la rue En Pellu

Pour réaliser la mise en séparatif, les travaux nécessaires sont les suivants :

EU canalisations d'eaux mixtes existantes Ø 150, 200 et 250 mm conservées
chemisage éventuel de la canalisation existante (non devisé)

EC nouvelles canalisations PVC Ø 200 et 250 mm

5.1.5 Description du projet à la rue de la Gare

La canalisation d'eaux mixtes principale existant dans cette route sera conservée afin d'évacuer les eaux pluviales provenant de la route et des immeubles. Elle sera prolongée jusqu'à la gare où elle sera branchée sur la canalisation existante de Ø 800 mm. Une nouvelle canalisation d'EU sera construite jusqu'à la gare pour la mise en séparatif des eaux. Les travaux qui seront réalisés à la rue de la Gare sont les suivants :

EU nouvelle canalisation Ø 250 mm depuis la chambre B117 jusqu'à la gare
construction d'une nouvelle chambre pour les EU au droit de la chambre B117

EC canalisation d'eaux mixtes Ø 500 mm conservée
nouvelles canalisations d'EC Ø 600 et Ø 700 mm des chambres B128 à B535

EB (Cf. le chapitre 5.2, Réseau de distribution d'eau de boisson)
remplacement des conduites d'EB Ø 80 et 100 mm par une en fonte Ø 250 mm

5.1.6 Description du projet à la rue du Closel

Plusieurs immeubles à la rue du Closel sont déjà équipés en système séparatif et aucun travail ne sera réalisé. La canalisation d'eaux mixtes allant jusqu'au chemin du Chenevier sera conservée, alors que celle d'EB sera changée (hausse du diamètre).

EB (Cf. le chapitre 5.2, Réseau de distribution d'eau de boisson)
remplacement de la conduite d'EB Ø 100 mm par une en fonte de Ø 150 mm

5.1.7 Description du projet Rue des Couviers

Les travaux qui seront réalisés sont les suivants :

EU nouvelle canalisation Ø 250 mm

EC canalisation d'eaux mixtes Ø 300 mm conservée pour les EC

5.1.8 Description du projet Rue de Bellevue

La canalisation d'EC existante est conservée.

EB (Cf. le chapitre 5.2, Réseau de distribution d'eau de boisson)
nouvelle conduite en fonte Ø 250 mm afin de réaliser un bouclage sur la conduite principale de la rue de la Gare

5.2 Réseau de la distribution d'eau de boisson (EB)

Le système de distribution de l'EB doit aussi être assaini. Le Conseil communal s'est engagé dans une dynamique de développement à poursuivre et à renforcer par des investissements adaptés aux besoins de la population et des entreprises existantes et à venir, ceci dans les domaines de l'EB et conformément à la planification du PDDE.

Le projet d'assainissement du système de distribution de l'EB du périmètre de la rue de la Gare s'inscrit dans le renforcement du réseau d'EB tel que décrit dans le PDDE.

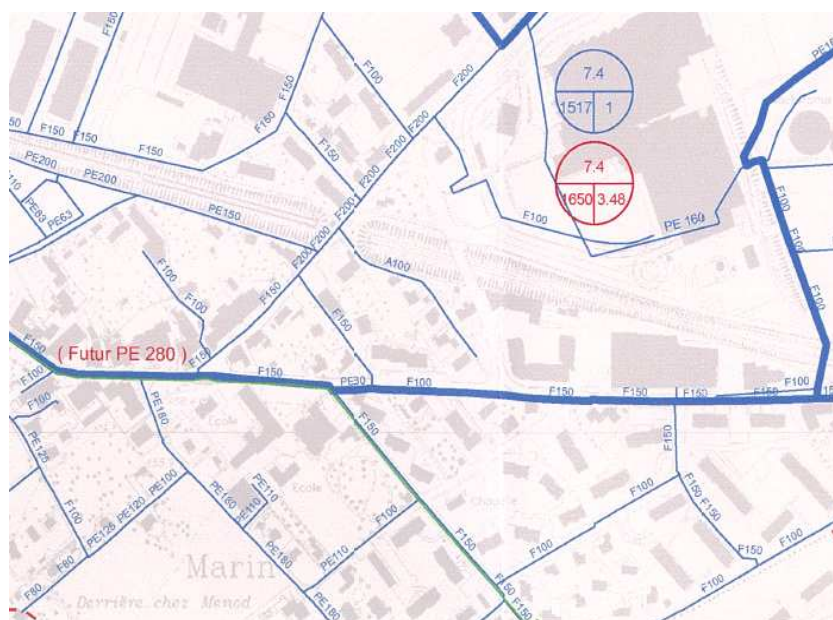


Figure 8 : tracé du réseau d'EB

La conduite maîtresse de ce secteur représente un élément majeur du réseau EB en ce sens qu'elle n'alimente pas seulement directement les habitations des rues concernées par les travaux objets du présent rapport, mais elle assure également l'alimentation des entreprises, notamment le réseau interne EB de Marin-Centre. L'enjeu de l'assainissement consiste à garantir la sécurité en termes d'approvisionnement, de débit et de pression. La question de la garantie d'approvisionnement en cas d'incendie est également une composante essentielle.

Le réseau de distribution d'EB présente des faiblesses qui ont été recensées dans le plan directeur de distribution de l'eau³. Elles sont les suivantes :

- présence de **bras morts** dus à un maillage insuffisant du réseau : l'eau stagne et la qualité s'en trouve affectée car le renouvellement de l'eau n'est pas assez rapide (garantir la sécurité en termes sanitaire et de distribution à la population)
- diamètre insuffisant dans le secteur du carrefour de la rue de la Gare (Ouest) et de la rue Charles-Perrier : conduite en fonte \varnothing 80 mm sur une conduite de \varnothing 100 mm présentant des valeurs de débit et de pression insuffisantes pour garantir la défense incendie de Marin-Centre (installation de Sprinkler) lors de l'alimentation par le Sud
- signes de faiblesse dus aux contraintes induites par la circulation de véhicules lourds (bus) et démontrés lors des campagnes de recherche de fuites
- perte de charge et manque de pression dynamique dans le réseau en raison de différents diamètres de conduite, affaiblissant ainsi les performances d'alimentation.

³ plan directeur de l'eau potable – Rapport technique – RWB Neuchâtel SA, décembre 2008.

Lors des travaux d'assainissement du cadastre souterrain de la rue de la Gare, la conduite principale d'EB sera remplacée par une conduite en fonte de Ø 250 mm. La nouvelle conduite de diamètre supérieur permettra de diminuer les pertes de charges et d'augmenter la pression dynamique du réseau. La conduite en fonte Ø 100 mm située à la rue du Closel sera également remplacée par une nouvelle conduite de diamètre supérieur.

A noter que le diamètre nominal des conduites est défini selon les simulations hydrauliques effectuées dans ce secteur, qui tiennent compte du développement futur. En outre, la conduite d'EB de la rue du Closel a été réparée à plusieurs reprises durant le dernier lustre mais présente toujours de sérieux signes de faiblesse. Le Conseil communal a opté pour son remplacement (sur toute sa longueur), à plus forte raison que la rue du Closel subira une réfection de la chaussée.

5.3 Montant des travaux

L'évaluation du coût a été faite sur la base des prix unitaires connus et appliqués en 2010 par des entreprises de la région pour des travaux similaires. Les travaux seront réalisés entièrement par une entreprise de génie-civil. Le détail des coûts est le suivant :

Position	Désignation	Montants fr. HT
1	EB - eau de boisson	1'051'376
1.1	Rue de la Gare	729'216
1.2	Rue de Bellevue	51'016
1.3	Rue du Closel	271'144
2	EU - eaux usées	645'354
2.1	Rue de la Gare	503'034
2.2	Rue des Couviers	142'320
3	EC - eaux claires	693'188
3.1	Rue de la Gare	475'795
3.2	Rue En Pellu	217'393
	Total HT	2'389'918

Ce devis indique des coûts hors taxe, sans honoraires, ni divers ou imprévus.

5.4 Subvention et prélèvement à la réserve

Subvention

Les travaux de mise en séparatif (EU et EC) sont subventionnés à hauteur de 25% pour une mise partielle en séparatif et de 40% pour une mise complète en séparatif.

En l'espèce, le projet correspond à une mise en séparatif complète ce qui permettra d'obtenir une subvention de 40% pour les travaux de construction des canalisations d'EU et d'EC (y compris les honoraires et la TVA), soit environ 680'000 francs. Son montant final sera calculé sur la base des factures effectives.

Au plan de la procédure, une demande de subvention a d'ores et déjà été déposée auprès du service de l'énergie et de l'environnement et la promesse de subvention est attendue à l'heure de la rédaction du présent rapport.

Aucune subvention cantonale n'est par contre envisageable pour la réfection du réseau d'EB.

Prélèvement à la réserve

Afin de réduire la charge financière (amortissement et imputations internes des intérêts) supplémentaire induite par les travaux, un prélèvement à la réserve EB (compte bilan

B280.06 présentant un solde de 1.94 million de francs au 31 décembre 2011) d'un montant de 1 million de francs sera opéré pour être imputé aux coûts en lien avec les réfections de chaussées.

Par contre, aucun prélèvement à la réserve EU (compte B280.03 présentant un solde de 0.36 million de francs au 31 décembre 2011) ne sera effectué. En effet, en raison de l'insuffisance actuelle du montant de la taxe d'épuration (2 francs/m³ HT), il est envisagé de conserver le montant de la réserve afin d'éponger les absences de couvertures des charges attendues en 2012 et 2013 du poste 710, Eaux usées, lequel doit resté autofinancé par la taxe.

5.5 Mise en séparatif des immeubles actuellement en système unitaire

La mise en séparatif des eaux des immeubles bordant les rues en revue devra également être effectuée par les propriétaires, à leurs frais, conformément au règlement communal concernant l'évacuation des eaux (art. 30).

Toutefois, si pour des raisons de planification financière, le calendrier entre les travaux de raccordement des privés et ceux de la commune ne devaient pas coïncider, des conduites d'attente seront installées en limites de propriété, celles-ci permettant ainsi de différer les travaux de raccordements privés. Un délai impératif d'exécution sera alors convenu entre la commune et les propriétaires.

Les plans de raccordement ainsi que les travaux d'exécution seront à la charge des propriétaires jusqu'en limite de parcelle. Aucune disposition légale de subventionnement par la commune n'est prévue.

6 Choix du bureau d'ingénieurs civils chargé de l'exécution du projet

6.1 Procédure d'appel d'offres

Le règlement d'exécution de la loi cantonale sur les marchés publics (RELCMP), du 23 mars 1999, modifié le 8 juillet 2010, stipule que pour des montants supérieurs à 250'000 francs, la procédure à suivre pour le dossier d'appel d'offres pour prestations d'ingénieur civil est celle de la procédure ouverte, non soumise aux accords internationaux sur les marchés publics.

Le Conseil communal a donc mandaté le département des infrastructures et énergies de la Ville de Neuchâtel, plus précisément l'ingénieur communal adjoint Didier Greillat qui a été désigné en tant que représentant du bureau d'appui au maître de l'ouvrage (ci-après : BAMO) et qui a participé activement à la réalisation du cahier des charges.

Le dossier d'appel d'offres et les documents spécifiant du projet d'assainissement relatif à cette demande de crédit ont été chargés sur le site Internet « www.simap.ch » le 20 janvier 2012.

6.2 Comité d'évaluation des offres

Le comité d'évaluation, nommé par le Conseil communal lors de sa séance du 16 janvier 2012, a été composé des deux conseillers communaux Daniel Rotsch et Roland Walther, de l'administrateur adjoint Philippe Thorens et de l'ingénieur communal adjoint de la Ville de Neuchâtel (et également représentant du BAMO).

6.3 Critères d'adjudication

Le comité d'évaluation a procédé à une analyse approfondie des soumissionnaires en fonction des critères légaux d'adjudication, chacun pondéré selon un certain pour cent. Ils ont été les suivants :

- | | |
|--|-----|
| 1. <u>Montant de l'offre en rapport avec le cahier des charges</u>
montant des frais et honoraires | 30% |
| 2. <u>Equipe de projet</u>
qualité des personnes clés du projet (adéquation du profil)
compétence, formation, années d'expérience et effectif du personnel
apte à travailler sur le projet
disponibilité et suppléance de l'équipe de projet
organisation du candidat pour le projet
contribution du candidat au développement durable | 30% |
| 3. <u>Expérience du candidat</u>
références concernant des projets ou études similaires
pertinence des exemples concrets fournis | 25% |
| 4. <u>Nombre d'heures nécessaires pour l'exécution des prestations</u>
temps consacré | 15% |

6.4 Evaluation des offres

Le barème des notes a été de 0 à 5, 0 constituant la plus mauvaise note et 5 la meilleure.

L'évaluation des prestations a été effectuée exclusivement sur l'offre, sur les indications fournies par les soumissionnaires ainsi que sur les informations demandées par le comité d'évaluation. Cinq bureaux ont envoyé une offre de prestations.

Le bureau d'ingénieurs civils, soit le bureau Mauler SA à Peseux (www.mauler-ing.ch), qui a été sélectionné par le Conseil communal, est celui qui a obtenu le meilleur score.

La qualité de son offre et son évaluation financière en font le partenaire le plus avantageux (voir annexe 2, Evaluation des offres des bureaux d'ingénieurs civils).

L'audition du 19 mars 2012 des personnes qui seront en charge de l'exécution du projet, a conforté le comité d'évaluation du résultat de l'évaluation des critères de sélection et il a la certitude d'avoir un partenaire sérieux et de confiance.

Il est bien entendu qu'aucun contrat n'a pour l'instant été signé avec ce bureau, ceci dans l'attente de la détermination de votre Autorité sur la présente demande de crédit.

7 Coût des travaux et financement

Coût des travaux

Le coût total des travaux s'élèvera à 9.622 millions de francs, y compris les honoraires, les divers et imprévus et la TVA, se répartissant entre les travaux de réfection des chaussées et des réseaux EB/EU/EC. Le montant de 110'000 francs correspondant au crédit d'étude, qui avait été accepté par votre Autorité le 4 novembre 2010, sera par ailleurs intégré au coût total des travaux [concernant la réfection des chaussées](#) et amorti au même taux que celui-ci (soit 2.53.3% au lieu de 10%).

Au montant total précité, il conviendra de déduire les subventions (1 million de francs concernant la réfection des chaussées et 0.68 million concernant la mise en séparatif) et les prélèvements aux réserves (0.65 million à la réserve taxes de desserte et 1 million à la réserve EB). Ce faisant, l'investissement net s'élèvera à 6.292 millions de francs.

Les montants nets, après déduction des subventions et des prélèvements aux réserves, seront consolidés au bilan communal, dans les rubriques idoines (compte B.141.30.xx pour les routes, compte B141.00.xx pour l'EB, compte B141.10.xx pour les EU et compte B141.20.xx pour les EC). Ils seront amortis selon la directive aux communes concernant les amortissements (DCA), du 5 décembre 1994, soit à un taux moyen de 3.3% pour la réfection des routes (calculé au prorata de l'investissement à un taux de 2.5% pour les travaux à la rue de la Gare et à la route de Bellevue, et de 10% pour ceux aux rues des Couviers et du Closel), de 2.5% pour ~~les routes et~~ les canalisations EU/EC et de 5% pour l'adduction d'eau.

Il est à noter que pour des raisons de conformité au règlement sur les finances et la comptabilité des communes (RFC), du 18 mai 1992, le crédit doit être voté sous la forme d'un montant brut, hors prise en considération des prélèvements aux réserves et des subventions, ces dernières devant toutefois être mentionnées à titre indicatif. Après arrondi, le montant soumis à votre approbation s'élève donc à 9.620 millions de francs.

Les détails de la répartition des coûts d'investissement figurent à l'annexe 3, Devis du coût des travaux, subventions et prélèvements aux réserves.

Financement

La réalisation du projet induira une hausse des charges financières (amortissement et imputations des intérêts) à financer par le compte général d'exploitation (réfection des chaussées) ou par les taxes pour les domaines autofinancés (EB/EU/EC).

Selon les projections établies sur la base des taux d'amortissement applicables et du taux moyen actuel de la dette communale (3.001% au 31 décembre 2011), la hausse réelle des charges peut être ainsi estimée :

	Routes	EB	EU/EC
Amortissement	148'000.00	26'665.00	31'803.00
Imputations des intérêts (moyenne 10 premières années)	114'643.00	12'404.00	33'881.00
Imputations des intérêts (moyenne 20 premières années)	92'428.00	8'402.00	29'109.00
Imputations des intérêts (moyenne 31 ans)	72'767.00		24'886.00
Imputations des intérêts (moyenne 40 ans)			19'565.00

Il est à noter que la charge d'amortissement sera linéaire (un montant/an fixe durant les durées d'amortissement respectives, soit 31 ans pour les routes, 20 ans pour le réseau EB et 40 ans pour les réseaux EU/EC), alors que l'imputation interne d'intérêts sera dégressive, puisqu'elle sera recalculée chaque année sur la base de la valeur résiduelle au bilan communal de l'investissement, après prise en considération de l'amortissement de l'année précédente.

Traduite en termes d'impôt communal, la charge financière induite par la réfection des chaussées s'élèvera à environ 1.36 – 1.62 point d'impôt communal (1.36 correspondant à la moyenne pendant les 31 ans nécessaires pour un amortissement complet et 1.62 étant la moyenne pendant les 10 premières années uniquement).

En ce qui concerne l'augmentation des taxes causales induites par les travaux, celles-ci peuvent être estimées ainsi :

- Taxe EB : +0.04 à +0.06 franc/m³
(+0.04 étant la moyenne pendant les 20 ans nécessaires pour un amortissement complet et +0.06 étant la moyenne pendant les 10 premières années uniquement ; montant actuel de 1.2 franc/m³ HT)
- Taxe EU : +0.08 à +0.10 franc/m³ (y compris les charges d'EC)
(+0.08 étant la moyenne pendant les 40 ans nécessaires pour un amortissement complet et +0.10 étant la moyenne pendant les 10 premières années uniquement ; montant actuel de 2 francs/m³ HT)

Le Conseil communal estime financièrement admissible l'augmentation des charges au vu de l'amélioration apportée aux usagers de la rue de la Gare et des rues adjacentes, mais aussi par rapport à la mise en séparatif de ces dernières.

8 Planification des travaux

En cas d'acceptation de la présente demande de crédit, les travaux débiteront en août 2012 et s'achèveront en novembre 2014.

Nous nous permettons de vous renvoyer pour les détails des étapes de travaux à l'annexe 4, Etape des travaux – programme.

9. Conclusion

Dans le cadre de l'assainissement du cadastre souterrain et du réaménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes, le projet de l'ouvrage qui est soumis à votre Autorité souhaite répondre aux attentes du maître de l'ouvrage – la commune de La Tène – et des parties prenantes de la commission mise en place pour l'occasion.

Une attention particulière a donc été mise sur les principes et les objectifs définis par la commission. La diminution du niveau du bruit et de la pollution de l'air, l'augmentation de la sécurité de tous les usagers, en particuliers des piétons, et l'amélioration de la qualité et de l'attractivité des espaces publics sont les composantes principales du projet de l'ouvrage qui a été élaboré. Il s'agit de valoriser la rue de Gare et la route de Bellevue en les rendant attractives pour tous les usagers.

Les opportunités de ce projet sont multiples. En effet, la volonté de réaménager la rue de la Gare, dans un esprit d'amélioration de la qualité de vie des riverains, engendre l'occasion de procéder aux assainissements du cadastre souterrain prévus dans les différents plans d'assainissement tels que le PGEE et le PDDE. Des améliorations substantielles sont ainsi attendues. La problématique des inondations dans le secteur du chemin du Chenevier trouvera également une issue finale. Le volume d'eau envoyé à la STEP baissera, ainsi donc les coûts en relation aussi. Le réseau de distribution de l'EB sera amélioré et renforcé, ceci en termes de qualité et de sécurité d'approvisionnement pour la population et les entreprises.

Prévu dans le programme de législature 2010 – 2012, ce projet d'envergure, qui a été discuté depuis de nombreuses années, est certes ambitieux, mais il est nécessaire. Le Conseil communal est persuadé qu'il est temps de le réaliser.

Pour toutes les raisons évoquées 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 de 9.620 millions de francs en vue de l'assainissement du cadastre souterrain et du réaménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes.

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

La Tène, le 2 avril 2012

LE CONSEIL COMMUNAL

Annexe 1 : Projet d'arrêté du Conseil général concernant une demande de crédit de 9.620 millions de francs en vue de l'assainissement du cadastre souterrain et du réaménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes

Annexe 2 : Evaluation des offres des bureaux d'ingénieurs civils

Annexe 3 : Devis du coût des travaux, subventions et prélèvements aux réserves

Annexe 4 : Etape des travaux – programme



République et Canton de Neuchâtel
COMMUNE DE LA TÈNE

Arrêté du Conseil général

concernant

une demande de crédit de 9.620 millions de francs en vue de l'assainissement du cadastre souterrain et du réaménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes

Le Conseil général de la Commune de La Tène,

Vu le rapport du Conseil communal, du 2 avril 2012,
 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,
 Entendu le rapport de la commission de circulation, des transports et de l'agglomération,
 Entendu le rapport de la commission d'urbanisme,
 Entendu le rapport de la commission des travaux publics et des services industriels
 Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

Crédit	<p>Article premier Un crédit de 9.620 millions francs est accordé au Conseil communal en vue de l'assainissement du cadastre souterrain et du réaménagement urbain de la rue de la Gare et des rues adjacentes.</p>
Subventions	<p>Art. 2 Le Conseil communal requerra des services de l'Etat les subventions au titre de réfection des routes communales (estimation de 1 million de francs) et de mise en séparatif (estimation de 0.680 million de francs).</p>
Amortissement	<p>Art. 3 La dépense sera portée au compte des investissements et amortie au taux de 3.3% pour ce qui concerne l'assainissement des chaussées, de 5% pour la réfection du réseau d'eau de boisson (EB) et de 2.5% pour la réfection des réseaux des eaux usées (EU) et des eaux claires (EC).</p>
Financement	<p>Art. 4 Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.</p>
Exécution	<p>Art. 5 Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté à l'expiration du délai référendaire.</p>

La Tène, le 26 avril 2012

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
 Le président, La secrétaire,

N. Krügel

M. Dubois Passaplan