



République et Canton de Neuchâtel

## COMMUNE DE LA TENE

### Rapport du Conseil communal au Conseil général

concernant

**une demande de crédit de 3.39 millions de francs pour la construction d'une passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5, la réalisation des accès et l'achat des emprises nécessaires**

---

Monsieur le président,  
Mesdames, Messieurs,

#### 1 Introduction

Par le présent rapport, le Conseil communal sollicite une demande de crédit de 3.39 millions de francs pour la construction d'une passerelle de mobilité douce (ci-après : la passerelle) sur l'autoroute A5 (ci-après : l'A5), la réalisation des accès et l'achat des emprises nécessaires.

La passerelle qui est l'objet du présent rapport est esquissée ainsi selon une vue d'artiste (Cf. également l'annexe 2 du présent rapport) :



*Figure 1 : vue artistique de la passerelle*

Il sied d'emblée de préciser que ce projet, qui est le fruit d'un long et assidu processus de réflexions et de travaux ayant duré plus de 2 ans, est la proposition faite par le Conseil communal à votre Autorité pour mettre sur pied un parcours moderne de mobilité douce reliant Wavre, Marin et Saint-Blaise, et développant ainsi la communication entre les villages de la commune fusionnée de La Tène.

Il est également à relever que la concrétisation de ce projet permettra de sécuriser les déplacements des piétons, des élèves et des cyclistes (mobilité douce) qui doivent aujourd'hui emprunter le « point noir » des 3 giratoires sis à proximité du centre commercial Nouveau Marin-Centre, considéré comme dangereux en raison d'un fort trafic.

Ayant reçu l'aval des services cantonaux et fédéraux concernés et ne faisant l'objet d'aucune opposition des propriétaires concernés par les emprises de la passerelle et des rampes, ce projet est maintenant soumis à l'examen du Conseil général en tant qu'autorité souveraine.

Il va de soi que le Conseil communal recommande vivement l'acceptation de ce projet capital notamment en termes de *symbolique* puisque la passerelle sera l'infrastructure de base de la nouvelle mobilité douce au sein de la commune et d'*esthétique* puisqu'il participera à l'identité visuelle de la commune et de l'entrée Est de l'agglomération neuchâteloise.

Le développement du réseau de cheminement de mobilité douce était prévu au programme de législature 2010-2012 (mesure 6.2) et la construction d'une passerelle est inscrite aux prévisions des investissements 2012 et années suivantes.

## **2 Contexte et historique**

En novembre 2009, le Conseil communal s'est approché de l'Office fédéral des routes (ci-après : l'OFROU), par sa filiale d'Estavayer-le-Lac, pour lui faire part de son projet de développer un parcours mobilité douce totalement sécurisé reliant Wavre à Marin et à Saint-Blaise, impliquant la construction d'une passerelle reliant les Champs-Montants à la rue des Sors et le maintien de la piste de chantier sise au Nord de l'A5 à l'issue des travaux UPlaNS N05 (ci-après : UPlaNS)<sup>1</sup>.

Le Conseil communal a fait valoir qu'avec ce projet, le passage inférieur protégé « Le Pâquier » (ci-après : PIP « Le Pâquier »), sis près de la Cité-Martini, ne présenterait plus d'intérêt pour les piétons et il a sollicité la réaffectation en faveur de la passerelle des crédits fédéraux initialement destinés au réaménagement et au prolongement de cette structure, en lien avec le projet d'élargissement de l'A5.

En février 2010, après une vision locale avec le Conseil communal, l'OFROU est entré en matière sur le projet communal, tant sur la passerelle que sur la piste de chantier. Il a en outre accepté d'étudier la réaffectation des crédits destinés à l'assainissement du PIP « Le Pâquier » (environ 1 million de francs), après déduction des montants nécessaires à sa désaffectation et le passage des conduites (notamment de gaz). Une première estimation permettait de tabler sur une contribution possible de près de 0.7 million de francs.

Compte tenu de la complexité des procédures fédérales en lien avec l'entretien du réseau national, il a été convenu que la passerelle serait un projet communal (et non pas un projet OFROU), donc soumis aux procédures cantonales d'approbation (et non pas fédérales).

L'OFROU a demandé au Conseil communal de présenter une étude d'avant-projet permettant d'évaluer notamment les différentes interactions financières, techniques, de mise en œuvre et de procédures.

<sup>1</sup> UPlaNS est une contraction en langue allemande signifiant « planification de l'entretien des routes nationales



Figure 2 : situation générale et emplacement de la passerelle

Le Conseil communal a alors mandaté le bureau d'ingénieurs civils Mauler SA pour réaliser un rapport d'étude préliminaire de faisabilité d'une passerelle, avec une estimation sommaire des coûts.

L'objectif de cette étude a été de prouver la faisabilité du projet dans le respect des objectifs poursuivis par la commune de La Tène, en particulier en ce qui concerne la mise sur pied d'un parcours de mobilité douce, les coûts de construction et les exigences d'utilisation. Les points suivants ont été étudiés :

- étude de l'implantation possible de la passerelle et des accès, en fonction du tracé futur de l'A5
- ébauches de solutions possibles, esquisses de variantes, réflexions sur les matériaux
- réflexions sur les interactions du projet (A5, réseaux divers, planification, etc.)
- liste des besoins éventuels (géologie, mensuration, documents, impacts sur l'environnement, etc.)
- réflexions sur les raccordements aux réseaux piétonnier et cycliste
- approche estimative des coûts à +/-30 % des variantes étudiés

Restitué en avril 2011 et consultable *in extenso* sur le site Internet communal, le rapport d'étude préliminaire a notamment conclu à la faisabilité d'une passerelle dans la zone envisagée mais également à la nécessité de s'assurer, avant d'aller plus loin dans le projet, que les emprises nécessaires ne constituaient pas de problèmes rédhibitoires pour les propriétaires fonciers des terrains touchés ainsi que pour les autorités cantonales et fédérales.

De mai à juin 2011, le Conseil communal a ainsi 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 le rapport d'étude préliminaire aux différents services cantonaux concernés (soit 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 août 2011 n'avoir aucune objection quant au projet de passerelle et à la suppression du PIP existant.

Lors d'une séance de travail le 31 octobre 2011, l'OFROU a informé le Conseil communal que, suite à la réaffectation de certains crédits fédéraux, les travaux UPlANS planifiés pour 2014 – 2015 allaient être en partie anticipés en 2013, avec des travaux préparatoires déjà en 2012 ! La décision définitive concernant le début des travaux UPlANS devant être prise début mars 2012 par le comité stratégique OFROU, il a été demandé au Conseil communal 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.

Pour respecter le délai imparti, le Conseil général a accepté le 15 décembre 2011 un crédit d'étude de 65'000 francs pour l'élaboration de l'avant-projet d'une passerelle, sollicité par le Conseil communal et muni de la clause d'urgence. A noter que faute de pouvoir présenter à temps un avant-projet, la construction d'une passerelle enjambant l'A5 n'aurait alors plus été susceptible de pouvoir profiter des crédits initialement destinés à assainir le PIP, voire serait devenue illusoire, notamment en raison de la complexité des procédures fédérales.

A nouveau mandaté en raison des impératifs calendaires précités et parce qu'il avait déjà élaboré le rapport d'étude préliminaire, le bureau d'ingénieurs civils Mauler SA a conçu l'avant-projet de passerelle et a restitué une première version début mars 2012, ceci dans le respect du crédit voté (62'222.60 francs).

En mars 2012, le comité stratégique OFROU a confirmé que les travaux préparatoires débuteront encore en 2012 – ils sont aujourd'hui une réalité puisque la piste de chantier Nord est aujourd'hui sortie de terre – et que les travaux UPlANS seront effectués dès 2013. Il a accepté de prendre en considération l'avant-projet de passerelle tel que soumis par la commune de La Tène.

Par courrier du 21 mai 2012, l'OFROU a confirmé les différents engagements pris envers les autorités communales, tel le maintien de la piste de chantier à l'issue des travaux et le principe d'une contribution.

A l'heure de la rédaction du présent rapport, l'OFROU a déjà procédé aux appels d'offres des travaux 2013 et finalise les appels d'offres des travaux principaux (2014-2015) pour janvier 2013.

Selon la décision prise le 15 novembre 2012 par le Conseil général, le projet de passerelle sera ou non intégré dans les travaux UPlANS, avec toutes les interactions nécessaires. **Le choix communal (construction d'une passerelle ou non) doit donc être annoncé d'ici à mi-décembre, ce qui permettra à l'OFROU de trancher entre les deux variantes de soumissions pour l'instant étudiées, soit l'assainissement et le prolongement du PIP « Le Pâquier » ou, à l'inverse, sa désaffectation et l'érection d'une passerelle, avec réaffectation des crédits.** Faut-il un choix communiqué dans ce délai, l'OFROU sera obligé de maintenir le PIP « Le Pâquier » et alors la construction d'une passerelle, si elle est devant un jour avoir lieu, resterait certes théoriquement envisageable, mais à un coût supérieur, notamment en raison de la perte de la contribution OFROU, de l'absence de synchronisation entre les travaux communaux et fédéraux et par la nécessité de

devoir prendre en considération des coûts additionnels telle que par exemple la modification des portiques autoroutiers. En outre, la complexité des procédures à entamer pourrait rendre incertaine sa finalisation.

Le 26 octobre 2012, une seconde version du rapport d'avant-projet a été restituée, tenant compte des dernières réflexions en matière de couts et de calendrier.

### 3 Avant-projet et lignes directrices de la passerelle

Alors que l'étude préliminaire a analysé les conditions cadres de faisabilité, l'avant-projet a eu pour buts de développer une passerelle et ses raccordements au réseau local, de démontrer l'intégration des étapes de construction du projet communal avec les travaux autoroutiers, de rechercher des synergies et, finalement, d'évaluer les coûts afin de présenter une demande de crédit au Conseil général.

#### 3.1 Passerelle et rampes d'accès

D'une manière générale, l'avant-projet tel que finalement développé et qui servira de base au projet définitif en cas d'acceptation de la présente demande de crédit correspond à ce qui avait été exposé par le Conseil communal dans son rapport du 21 novembre 2011 soit :

	Rapport d'étude préliminaire	Avant-projet
Eléments	Passerelle permettant de franchir les voies de communication (autoroute et route cantonale) et accès (rampe et escaliers côté Lac ; rampe-chemin côté Jura)	Concept intégralement maintenu sous réserve de l'abandon des escaliers côté Lac
Exigences d'utilisation	Utilisation de la passerelle et des rampes d'accès réservée exclusivement aux piétons et aux cyclistes ; toutefois, autorisation des véhicules d'entretien	(Concept intégralement maintenu)
	Durée d'utilisation de l'ouvrage fixée au minimum à 50 ans	(Concept intégralement maintenu)
<b>Caractéristiques principales</b>		
1. Passerelle	Tracé en plan : axe rectiligne et perpendiculaire à l'axe de l'autoroute ; position exacte de la passerelle pas encore définie (à situer en soit à l'Est ou à l'Ouest de la rue des Sors)	<u>Tracé en plan</u> : concept maintenu en définissant une position de la passerelle en Ouest de la rue des Sors
	Profil en long : passerelle franchissant 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 ; longueur minimale fixée par la largeur totale des voies de circulation après l'élargissement de l'A5 et de l'avenue des Champs-Montants (47 m)	<u>Profil en long</u> : concept maintenu avec gabarit minimal à 5 m de haut et longueur totale de l'ouvrage portée à 58.15 m
	Profil en travers : largeur de passerelle fixée à 3.5 m	<u>Profil en travers</u> : largeur de passerelle fixée à 5.5 m avec 2 voies de circulation de 2.5 m chacune

	Rapport d'étude préliminaire	Avant-projet
2. Accès	Accès à la passerelle constitués d'une rampe et d'un escalier côté Lac et d'une rampe-chemin côté Jura ; ascenseur non-envisagé	Accès constitués uniquement d'une rampe des 2 côtés ; abandon de l'escalier côté Lac et confirmation de la renonciation à un ascenseur
	<u>Rampes</u> : côté Lac, tracé de la rampe (perpendiculaire ou hélicoïdale) dépendant de l'emplacement de la passerelle (à l'Est ou à l'Ouest de la rue des Sors) ; côté Jura, rampe perpendiculaire à la passerelle avec tracé en plan 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 ; pente maximale des rampes de 6% avec largeur de 3.5 m	<u>Rampes</u> : 2 rampes de même nature ; côté Lac, tracé de la rampe perpendiculaire à la passerelle, en deux parties (l'une de 40 m et l'autre de 45.1 m) avec pilier intermédiaire en raison d'une hauteur importante ; côté Jura, rampe perpendiculaire à la passerelle avec tracé en plan rectiligne d'une longueur de 31 m ; pente des rampes de 6% avec largeur de 3.5 m
	<u>Escaliers</u> : caractéristiques géométriques selon les normes en vigueur	(Concept écarté ; Cf. ci-dessus)
3. Implantation	3 variantes à choix : 1. variante 1 : passerelle à l'Ouest de la rue des Sors / culée Jura à l'extérieur de l'alignement 2. variante 2 : passerelle à l'Ouest de la rue des Sors / culée Jura à l'intérieur de l'alignement 3. variante 3 : passerelle à l'Est de la rue des Sors / culée Jura à l'intérieur de l'alignement	Choix :  2. variante 2 : passerelle à l'Ouest de la rue des Sors / culée Jura à l'intérieur de l'alignement
4. Structure porteuse	2 variantes à choix : 1. variante 1 : passerelle pont poutre (mixte acier – béton) / avec appui intermédiaire 2. variante 2 : passerelle en arc / sans appui intermédiaire	Choix :  3. variante 3 : travées asymétriques / passerelle en arc au-dessus l'A5 et pont poutre sur les Champs-Montants / avec appui intermédiaire
5. Piles et fondations	(Non-étudié mais micro-pieux ou pieux envisagés)	Piles de la passerelle et des rampes reposant sur des banquettes de fondation soutenues par des micro-pieux ou des pieux de petits diamètres
6. Revêtement de surface	(Non-étudié)	Tôle d'acier renforcée avec profils en « U », munie d'une étanchéité et 2 couches d'asphalte coulé de 35 mm
7. Evacuation des eaux	(Non-étudié)	Pente du tablier de 2 % et évacuation de part et d'autre de la passerelle
8. Eclairage	(Non-étudié)	Non précisément étudié ; éclairage à prévoir sur la passerelle, les rampes ainsi que sur la piste de chantier menant au giratoire des Biolles

Il est souligné que le Conseil communal a procédé à des choix parmi les diverses propositions de passerelles (en pont poutre ou en arcs) et de rampes d'accès (rectangulaire ou hélicoïdale), permettant ainsi la poursuite des travaux d'avant-projet. Le choix pour une passerelle en arc dans sa grande longueur, avec des rampes rectilignes, le tout inscrit à l'intérieur des alignements fédéraux, a été dicté par différents critères ayant notamment trait à la fonctionnalité, à la sécurité, à l'esthétisme, à la durabilité, aux coûts d'investissement et d'entretien ainsi qu'au procédé de construction. La comparaison entre les différentes variantes (conception et coûts) figure dans le rapport d'étude préliminaire ; l'annexe 10.1 du rapport d'avant-projet présente une vue synthétique des avantages et inconvénients respectifs ; l'annexe 3, Plan de situation, élévations et coupes, du présent rapport illustre la variante de passerelle et d'accès finalement retenus.

A noter que la construction de la passerelle devra être réalisée sans entraves majeures à la réfection de l'A5. Le procédé de construction (notamment par le recours à une pile intermédiaire provisoire au milieu des voies de circulation montante et descendante) devra s'intercaler dans les phases de construction et le trafic du projet OFROU (Cf. le rapport d'avant-projet en ce qui concerne les 5 phases de construction prévues).

Comme déjà mentionné, la passerelle sera un projet communal soumis aux procédures cantonales et non pas fédérales (non-application de la procédure fédérale d'approbation des plans au sens de l'article 26 et suivants de la loi sur les routes nationales (LRN), du 8 mars 1960), étant entendu qu'elle devra toutefois répondre à toutes les exigences des ouvrages d'art des routes nationales. La procédure de permis de construire, sanction définitive, sera donc appliquée, dans le cadre de laquelle l'OFROU sera consulté à deux titres, d'une part pour préavisier la construction de la passerelle dans les alignements autoroutiers et, d'autre part, pour autoriser la construction de la passerelle sur le domaine autoroutier.

### 3.2 Emprises et maintien de la piste de chantier

La réalisation des accès à la passerelle et le maintien de la piste de chantier à l'issue des travaux OFROU mobiliseront des emprises à titre définitif, d'une surface totale déterminée à 7'365 m<sup>2</sup>, soit :

Propriétaire	N° domaine public	N° d'article	Surface [m <sup>2</sup> ]
Commune de La Tène		3'798	1'060
Commune de La Tène	DP 120		35
Canton de Neuchâtel		3'704	1'395
Jean-Jacques Engel		3'716	760
EM-Microelectronic Marin SA		2'152	330
René Engel		3'715	1'420
Société simple SS Clottu		3'702	510
Société simple SS Clottu		3'701	155
Société simple SS Clottu		3'700	1'700
Total des emprises			7'365

Figure 3 : récapitulation des emprises

Les propriétaires privés concernés par les emprises de la passerelle et les rampes (environ 740 m<sup>2</sup>) n'ont émis aucune objection de principe, les diverses modalités, notamment de prix sinon de compensation restant à discuter.

Le maintien de la piste de chantier sur sa portion allant du giratoire des Biolles jusqu'à la passerelle ne posera aucune difficulté particulière dans la mesure où cet aspect ne concerne quasi exclusivement que des parcelles appartenant à la commune de La Tène et à l'Etat (environ 2'490 m<sup>2</sup> dont à ajouter une longueur de 25 mètres à détacher de l'article cadastral 3'716).

S'agissant de l'accès depuis la passerelle en direction de Saint-Blaise (environ 3'520 m<sup>2</sup>), les discussions doivent par contre encore être initiées avec les propriétaires concernés.

A cet égard, il a d'ores et déjà été convenu avec l'OFROU que, cas échéant, les négociations s'agissant des aspects fonciers (emprises définitives fédérales et communales) seront en temps utile liées et menées sous l'égide du Bureau des acquisitions de terrains et des affaires juridiques (BATJ) du Service des ponts et chaussées du canton de Neuchâtel, avec la participation du Conseil communal. Il est en effet apparu souhaitable que les propriétaires privés n'aient qu'un seul interlocuteur, même si les acheteurs finaux seront l'OFROU d'une part et la commune de La Tène d'autre part.

Sous réserve d'une surface de 330 m<sup>2</sup> située en zone industrielle (à détacher de l'article cadastral 2'152 propriété de EM-Microelectronic Marin SA), l'intégralité des emprises est située hors zone (zone agricole), ce qui permet de tableur sur un prix d'acquisition relativement raisonnable (environ 65'000 francs hors frais de notaire). En cas d'acceptation de la présente demande de crédit, contact sera alors repris avec les propriétaires privés et, lorsque toutes les modalités auront été définitivement convenues (surfaces définitives, prix, etc.), le Conseil général sera saisi d'une demande d'acquisition selon l'article 39 lettre i du règlement général de commune, du 19 février 2009.

## **4 Aspects particuliers**

### **4.1 Contribution OFROU**

La contribution OFROU consiste en la réaffectation en faveur de la passerelle des crédits non utilisés et initialement affectés à la réfection du PIP « Le Pâquier », dont à déduire le coût de désaffectation de ce dernier.

En effet, si le PIP « Le Pâquier » est abandonné, il convient néanmoins de le désaffecter et de tenir compte de la conduite le traversant (p.ex. gaz).

Le montant du crédit ainsi réaffecté à la passerelle se situera entre 350'000 francs et 550'000 francs (et non plus 700'000 francs au maximum comme mentionné dans le rapport du Conseil communal du 21 novembre 2011). Son montant définitif sera connu au cours de mois de novembre lorsque l'OFROU aura achevé le projet de désaffectation du PIP « Le Pâquier ». Par mesure de prudence, la présente demande de crédit prend en compte une contribution d'un montant limité à 350'000 francs.

La contribution OFROU pourra prendre diverses formes encore à définir, allant de la prise en charge d'une partie des infrastructures de la passerelle (la réalisation des fondations) jusqu'au versement d'un montant en espèces. Des discussions doivent encore avoir lieu à ce sujet.



En ce qui concerne les pistes de chantier (qui sont en phase de finalisation à l'heure de rédaction du présent rapport), celles-ci seront cédées gratuitement à la commune de La Tène à l'issue des travaux UPlANS. Par contre, l'OFROU a explicitement indiqué qu'il ne versera aucune indemnité liée à l'éventuelle économie représentée par l'absence de démontage des pistes.

#### 4.2 Réseau de mobilité douce

Comme indiqué ci-avant, le projet de passerelle sur l'A5 est la proposition faite à votre Autorité pour mettre sur pied un parcours moderne de mobilité douce reliant Wavre, Marin et Saint-Blaise, et qui résoudra le « point noir » représenté par les 3 giratoires sis à proximité du centre commercial Nouveau Marin-Centre.

Toutefois, pour être complet, le tronçon Wavre – Marin, dans sa première partie, devra encore être assaini et prévoir une piste cyclable et un trottoir.

Sur la base de sa compétence financière propre, le Conseil communal a mandaté le bureau d'ingénieurs civils Mauler SA pour élaborer un projet définitif qui, dès sa restitution, sera soumis à la commission de circulation, des transports et de l'agglomération.

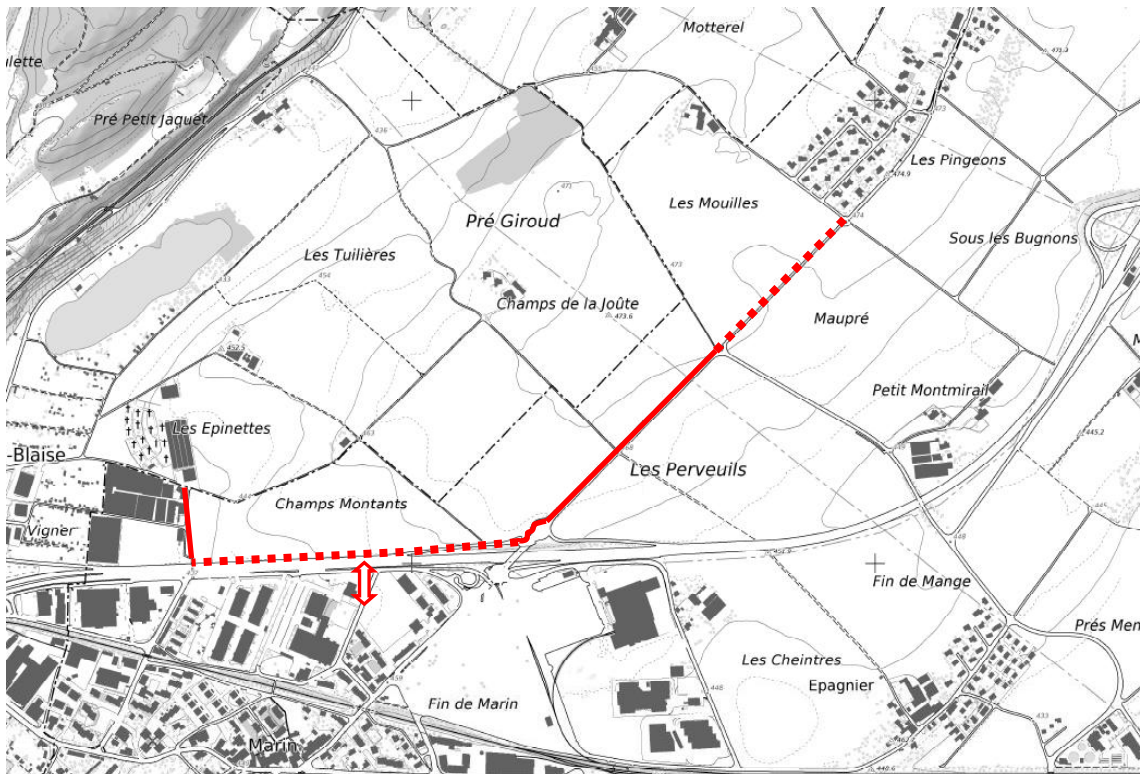


Figure 4 : plan de mobilité douce

A noter que comme la piste de chantier deviendra un chemin pour piétons et cyclistes, l'itinéraire devra à terme faire l'objet d'une planification communale au sens de la loi d'introduction de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LI-LCPR), du 25 janvier 1989. Celle-ci impliquera la modification du plan communal des chemins pour piétons selon la procédure prévue pour les plans d'aménagement par la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991. Cette modification pourra toutefois intervenir ultérieurement, mais au plus tard lors de la révision du plan d'aménagement.

## 5 Coût des travaux et financement

En préambule à ce chapitre, il sied de relever qu'il est usuel de tabler sur un certain degré d'imprécision des devis au stade actuel de développement d'un projet tel celui qui est l'objet du présent rapport, qui d'une part ne dépasse pas le stade d'un avant-projet d'un important ouvrage de génie civil et qui, d'autre part, contient de multiples aspects interdépendants (p.ex. achat d'emprises, aménagements de chaussées, etc.).

En l'espèce, le Conseil communal a estimé nécessaire de ne pas minimiser ce que pourrait être le coût final de construction d'une passerelle sur l'A5 et ses divers aménagements, raison pour laquelle les principales positions prennent en considération un degré d'imprécision de +20%. Il est par contre bien entendu qu'en cas d'acceptation de la présente demande de crédit, les devis seront affinés et précisés, avec pour objectif un amenuisement du coût final.

### 5.1 Coût des travaux

Le coût total des travaux s'élèvera ainsi à 3.39 millions de francs, y compris un degré d'imprécision de +20%, les honoraires, les divers et imprévus et la TVA, se répartissant entre la construction de la passerelle, l'aménagement des accès ainsi que l'achat des emprises.

Au montant total précité, il conviendra de déduire la participation OFROU (entre 350'000 francs et 550'000 francs) et, ce faisant, l'investissement net se montera entre 3.04 millions de francs et 2.84 millions.

Le montant définitif de la contribution OFROU n'étant pas connu à l'heure de rédaction de la présente demande de crédit, il s'agit pour des raisons de prudence de tabler sur un investissement net de 3.04 millions de francs. Ce montant est conforme à celui qui avait été annoncé dans le rapport du Conseil communal du 21 novembre 2011.

Le montant de l'investissement net sera comptabilisé au bilan dans les ouvrages de génie-civil (poste B141). Il sera amorti selon la directive aux communes concernant les amortissements (DCA), du 5 décembre 1994, soit à un taux moyen de 3.7%.

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 de la contribution OFROU, cette dernière devant toutefois être mentionnée à titre indicatif.

Les détails de la répartition des coûts d'investissement figurent à l'annexe 5, Coûts des travaux.

Enfin, en cas d'acceptation de la demande de crédit, le montant des études préliminaire et d'avant-projet seront finalement consolidés dans le même compte que celui ayant trait à la construction de la passerelle et amortis au même taux (3.7% au lieu de 10%).

### 5.2 Financement

La réalisation du projet induira une augmentation des charges financières (amortissement et imputations des intérêts) à financer exclusivement par le compte général d'exploitation (aucune taxe causale n'entrant en ligne de compte).

Selon les projections établies sur la base du taux moyen actuel de la dette communale (3.001% au 31 décembre 2011), du taux d'amortissement moyen et d'une contribution de l'OFROU limitée à 350'000 francs, la hausse moyenne des charges peut être ainsi estimée :

Bilan : investissement (y.c. contribution OFROU)	3'040'000 francs
Fonctionnement :	
imputation interne d'intérêts (3.001%, en moyenne sur 10 ans)	75'942 francs
amortissement (taux de 3.7%)	<u>112'334 francs</u>
Charges grevant le compte de fonctionnement	188'276 francs

Il est à noter que la charge d'amortissement sera linéaire (un montant/an fixe durant la durée d'amortissement, soit 28 ans), 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 (première année, 91'112 francs ; vingtième année, 27'060 francs).

Traduite en termes d'impôt communal, la charge financière induite par la concrétisation de la présente demande de crédit s'élèvera à environ 0.97 à 1.16 point d'impôt communal (0.97 correspondant à la moyenne pendant les 28 ans nécessaires pour parvenir à un amortissement complet et 1.16 étant la moyenne pendant les 10 premières années uniquement).

### 5.3 Coûts d'entretien

La passerelle présentera une durabilité de 50 ans, sans nécessiter d'entretien spécifique sur le long terme.

Les coûts ordinaires d'entretien de la passerelle et de ses accès sont quant à eux estimés à 12'500 francs/an, à financer par le compte d'exploitation communal.

## 6 **Planning**

En cas d'acceptation de la présente demande de crédit, la suite des opérations sera calquée sur la planification UPlANS, soit :

- 15 novembre 2012      décision du Conseil général
- 23 novembre 2012    publication dans la Feuille officielle et ouverture du délai référendaire (40 jours)
- juillet 2012            projet de l'ouvrage
- novembre 2013        procédure permis de construire
- février 2014            soumission des travaux et adjudication
- dès mars 2014         préparation des travaux

Les travaux pour la construction de la passerelle débuteront en mai 2014. Le montage de la construction métallique aura lieu jusqu'à fin 2014 et les travaux de finition (application de l'étanchéité et du revêtement) auront lieu à partir d'avril 2015. L'inauguration pourra avoir lieu en juin 2015.

## 7 Conclusion

Le Conseil communal estime que les travaux UPlaNS constituent une occasion unique d'améliorer la sécurité sur les « chemins des écoliers » – une problématique à laquelle les diverses autorités communales sont évidemment sensibles – et d'étendre de façon cohérente le réseau communal de mobilité douce.

⇒ *Une occasion unique ...*

Elaboré de manière concertée avec l'OFROU, le projet de passerelle s'inscrit dans le cadre des travaux UPlaNS dont il respecte les divers cahiers des charges. Toutefois, pour être assuré qu'il puisse être concrétisé, il doit impérativement resté lié au projet UPlaNS, en particulier à son calendrier. Faute de respecter le rythme fédéral, il est douteux que le projet de passerelle puisse être réalisé ultérieurement, notamment en raison de la complexité et de l'incertitude du sort des procédures à devoir suivre.

⇒ *... de sécuriser les chemins des écoliers ...*

Le projet de passerelle permet de sécuriser le « point noir » représenté par la traversée des 3 giratoires sis à proximité du centre commercial Nouveau Marin-Centre. En réponse aux préoccupations maintes fois exprimées par les diverses autorités communales, il offrira aux écoliers un nouveau tracé complètement sécurisé. Ce tracé est jugé le plus apte à remplir les besoins exprimés.

⇒ *... et d'étendre le réseau communal de mobilité douce.*

Reliant Wavre à Marin et à Saint-Blaise, la passerelle et ses différents accès seront l'infrastructure de base d'un parcours moderne de mobilité douce dont pourront profiter tous les usagers, qu'ils soient résidents ou de passage. Il contribuera à l'image de la commune de La Tène.

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 de 3.39 millions de francs pour la construction d'une passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5, la réalisation des accès et l'achat des emprises nécessaires.

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

La Tène, le 22 octobre 2012

LE CONSEIL COMMUNAL

Annexe 1 : Projet d'arrêté du Conseil général concernant une demande de crédit de 3.39 millions de francs pour la construction d'une passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5, la réalisation des accès et l'achat des emprises nécessaires

Annexe 2 : Esquisse de l'avant-projet de passerelle et des accès

Annexe 3 : Plan de situation, élévations et coupes

Annexe 4 : Emprises

Annexe 5 : Coût des travaux

Les rapports d'étude préliminaire, du 6 avril 2011, et d'avant-projet, du 23 octobre 2012 sont consultables sur le site Internet communal ([www.commune-la-tene.ch](http://www.commune-la-tene.ch)), sous la rubrique Vie politique / Rapports



République et Canton de Neuchâtel  
**COMMUNE DE LA TÈNE**

**Arrêté du Conseil général**

concernant

**une demande de crédit une demande de 3.39 millions de francs pour la construction d'une passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5, la réalisation des accès et l'achat des emprises nécessaires**

---

Le Conseil général de la Commune de La Tène,

Vu le rapport du Conseil communal, du 22 octobre 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,

Sur la proposition du Conseil communal,

**a r r ê t e :**

Crédit

**Article premier**

Un crédit de 3.39 millions de francs est accordé au Conseil communal pour la construction d'une passerelle de mobilité douce sur l'autoroute A5, la réalisation des accès et l'achat des emprises nécessaires.

Contribution

**Art. 2**

Le Conseil communal requerra de l'OFROU, filiale d'Estavayer-le-Lac, la contribution promise au titre de réaffectation des crédits initialement affectés à l'assainissement et au prolongement du PIP « Le Pâquier » (estimation entre 0.350 et 0.550 million de francs).

Amortissement

**Art. 3**

La dépense sera portée au compte des investissements et amortie au taux de 3.70% l'an.

Financement

**Art. 4**

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

Exécution

**Art. 5**

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté à l'expiration du délai référendaire.

La Tène, le 15 novembre 2012

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président, La secrétaire,

D. Jolidon

S. Fassbind-Ducommun