



Point no 7 de l'ordre du jour

Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à une demande de crédit de CHF 2'660'000.- pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les conseillers généraux,

1. Introduction

Durant l'année 2016, le Conseil communal a été avisé par l'Etat de Neuchâtel, via l'intermédiaire du Service cantonal des Ponts et Chaussées (ci-après « SPCH ») qu'il était prévu, dans la planification cantonale, de refaire la couche de roulement de la Route cantonale 174 (ci-après « RC 174 ») durant l'année 2018.

Partant de cet élément, l'Etat a sollicité, en 2017, de la Commune de Milvignes les éventuelles volontés d'intervention sur cette route. Le tronçon concerné par cette réfection part du Giratoire de la Brena et remonte la rue de Brena, puis la route de la Gare jusqu'au giratoire de la Maison de Commune de Peseux. Il va de soi que la demande de crédit ci-après développée ne concerne que le territoire communal de Milvignes.

En 2016 également, la Commune de Milvignes a mandaté un bureau d'ingénieurs pour procéder au diagnostic sécuritaire des deux passages piétons existants en localité sur la RC 174 d'Auvernier. Ces deux emplacements sont :

1. Le passage pour piétons de la Gare CFF, sis sur la route de la Gare CFF, proche de l'entrée en amont de la localité (ci-après « PPP Gare »).
2. Le passage pour piétons en entrée en aval de la localité, sis sur la route de Brena (ci-après « PPP Pacotte »).

Dans ce cadre, un diagnostic exhaustif selon la nouvelle norme SN640 241 (2016) sur les passages pour piétons a été établi. Il a permis de mettre en évidence que les traversées prioritaires pour piétons Gare et Pacotte, dans leur configuration actuelle, présentent un certain nombre de non-conformités vis-à-vis des exigences actuelles, dont certaines sont significatives du point de vue de la sécurité des piétons mais aussi des usagers des arrêts de bus adjacents (Auvernier, Pacotte, et Auvernier CFF) qui doivent de ce fait être pleinement intégrés dans la réflexion.

Il a également été conclu que la situation devait être assainie dans des délais raisonnables par des mesures constructives. Ces conclusions ont par la suite été exposées et validées par le chargé de sécurité du SPCH. Plusieurs variantes d'assainissement ont été évaluées, dont certaines impliquant des mesures de signalisation lumineuses et d'autres uniquement des mesures constructives.

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Les solutions avec signalisation lumineuse se sont révélées être relativement pénalisantes pour la fluidité de la circulation routière sur cet axe cantonal principal, et financièrement disproportionnées dans la mesure où des aménagements constructifs étaient de toute façon nécessaires et suffisants pour répondre de manière adéquate aux besoins de sécurisation et de mise en accessibilité des traversées piétonnes et des arrêts de bus.

Parallèlement, une étude des infrastructures souterraines d'eau potable, d'électricité, d'éclairage public et d'évacuation des eaux a été menée sur l'entier du tronçon. Il en ressort que certains tronçons sont dans un état critique ou du moins existent depuis plus de 40 ans, ce qui représente un âge important pour certaines canalisations. Par rapport aux exigences étatiques de n'intervenir sur ce tronçon, après la pose de la couche de roulement, qu'en cas d'urgence uniquement durant les 10 prochaines années, notre gestionnaire de réseau de distribution et concessionnaire a défini les travaux nécessaires afin de garantir une maintenance future pour les réseaux d'électricité et d'éclairage public, mais également pour un assainissement du réseau d'eau potable. Il va de soi que les travaux projetés pour les secteurs alentours, et notamment ceux des Racherelles, ainsi que le futur projet des Rochettes ont été pris en compte.

Sur l'aspect de l'épuration des eaux, après une analyse de la situation et notamment des prévisions du Plan général d'évacuation des eaux pour Auvernier (ci-après « PGEE »), il a été renoncé à entreprendre des travaux dans ce secteur, notamment pour des raisons d'absence de réalisation des mesures identifiées en aval de cette zone. Toutefois ces aspects seront détaillés plus bas dans le présent rapport.

Partant de ces constats, le Conseil communal a fait le choix, alors même que ce tronçon n'était pas prévu initialement dans le plan des investissements pour l'année 2018, ni même au-delà, de présenter une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface sur la RC 174.



Figure 1: Zone d'intervention cantonale sur la RC 174

Pour la Commune de Milvignes, ce projet implique donc :

- * La réalisation d'aménagements de surface en plusieurs points stratégiques de ce tronçon ;
- * L'assainissement du réseau d'eau potable ;
- * L'installation d'infrastructures souterraines du réseau électrique ;
- * L'installation d'infrastructures souterraines pour l'éclairage public.

2. Aménagements de surface

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Les aménagements de surface proposés sur le tracé de la RC 174 seront exposés en 4 phases distinctes pour permettre une meilleure compréhension. Toutefois, d'une manière générale, les passages pour piétons seront équipés de refuges intermédiaires, munis d'abaissement, et les arrêts de bus seront déplacés et aménagés juste après les passages dans le sens du trafic, ce qui correspond à la disposition la plus sûre et la plus favorable à la vitesse commerciale des bus à l'approche de l'arrêt comme au départ du bus.

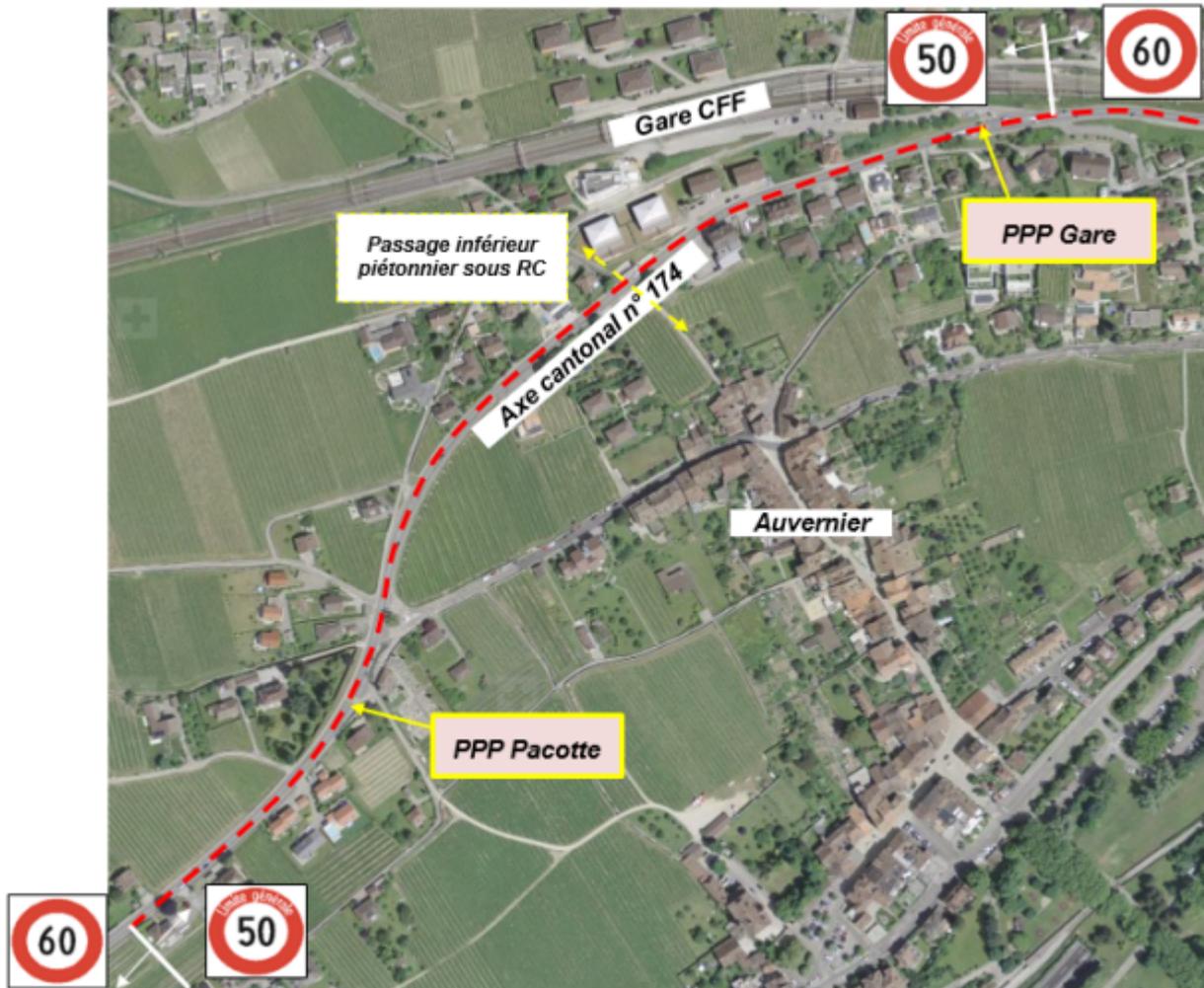


Figure 2: Localisation des passages pour piétons en traversée d'Auvernier, et régimes de vitesse

2.1. PPP Pacotte

Il est proposé de déplacer légèrement le passage pour piétons de manière à permettre l'arrêt des bus direction Neuchâtel. Sans empiètement sur la traversée. La disposition actuelle est dangereuse et interdite. En outre, le passage pour piétons sera muni d'abaisssements adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux malvoyant, avec l'installation de bordures détectables.

Il sera procédé à la création d'un refuge intermédiaire conforme pour la traversée piétonne impliquant une correction du bord routier côté « Sud », avec une prise en compte du passage des lames pour le déneigement du SPCH, cela nécessitera une largeur minimale de 4 m entre les bordures.

Par ailleurs, une intégration des aspects liés au guidage des cycles à la montée, dans le respect des normes y relatives sera effectuée.

Enfin les arrêts de bus seront mis en accessibilité par le biais d'une surélévation et un élargissement des zones d'embarquement lorsque cela est nécessaire au profit des personnes à mobilité réduite. Cela inclut le rapprochement de l'arrêt direction Colombier du passage pour piétons.



Figure 3: Extrait du plan des mesures PPP "Pacotte"

2.2. PPP Gare

Ce secteur sera aménagé avec une zone d'attente du côté Nord du passage pour piétons. Ce-dernier sera également muni d'abaisssements adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux malvoyants avec des bordures détectables.

A nouveau, il sera procédé à la création d'un refuge intermédiaire conforme pour la traversée piétonne impliquant l'ajout d'un îlot supplémentaire avec prise en compte du passage des lames de déneigement du SPCH (min. 4 m entre les bordures). Les aspects liés au guidage des cycles à la montée seront intégrés, et ce, dans le respect des règles y relatives.

L'arrêt de bus direction Colombier sera déplacé en aval du passage pour piétons, cela nécessitera l'aménagement d'un quai et d'un muret de soutènement dans le talus de déblais existant et propriété des CFF.

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Toutes ces réflexions et démarches ont découlé du projet connexe du SPCH en vue de la réalisation d'une voie cyclable à la montée sur la RC 174, qui intègre également une campagne de réfection de la couche de roulement. Ces travaux sont donc prévus également en 2018. La réalisation conjointe des aménagements communaux permet d'une part d'opérer une mutualisation de moyens (mise en soumission commune, installations de chantier communes, prix des soumissionnaires habituellement plus compétitifs que pour des travaux communaux de plus petite échelle) et d'autre part de satisfaire à l'objectif usuel du canton de ne plus intervenir pendant au moins 10 ans après une réfection d'enrobés.

Enfin, nonobstant l'interaction forte entre l'aménagement des traversées piétonnes et l'emplacement des arrêts de bus qui aujourd'hui est problématique pour au moins 2 arrêts (i. e. Pacotte Sud et Auvonnier CFF Nord), la mise en conformité des 4 arrêts de bus existant sur la RC 174 dans le cadre des travaux proposés pour 2018 permet à la Commune de se mettre d'emblée en conformité vis-à-vis de la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (ci-après « LHand »), et ce, dans le respect de l'échéance légale fixée à fin 2023 sans devoir intervenir a posteriori.

2.4. Aménagements cyclables communaux

En parallèle des aménagements de sécurité de surface proposés dans les secteurs de la Pacotte, de la Gare et de Courberaye, le SPCH nous a soumis un avant-projet d'aménagements globaux sur le tronçon de la RC 174 allant du giratoire de la Brena au passage inférieur CFF de Peseux, c'est-à-dire jusqu'à la limite territoriale communale.

Les aménagements concernent la mobilité douce et permettront une sécurisation des cyclistes. La largeur de la route ne permettant pas de créer une bande cyclable sur les deux pistes de la chaussée, le choix a été fait de privilégier une voie cyclable dans le sens de la montée. A contrario, dans le sens de la descente, les cyclistes s'intègrent dans le trafic, car la différence de vitesse « cycle-véhicule à moteur » est acceptable.

Sur le tronçon « Sortie du giratoire de la Brena – futur arrêt de bus Pacotte », il a été imaginé un élargissement du trottoir permettant une mixité piétons/cyclistes. En effet, peu de piétons fréquentent cette zone et seuls les cyclistes allant de la Brena en direction de Peseux pourront l'emprunter.

Depuis l'arrêt de bus Pacotte, à la hauteur de la sortie du chemin des Rosets, jusqu'au carrefour de la gare d'Auvonnier, les amoureux de la petite reine pourront emprunter une bande cyclable, ceci jusqu'à la sortie du chemin des Rochettes.

Puis, nous rencontrons à nouveau une mixité piétons/cyclistes sur un trottoir élargi et cela jusqu'au carrefour avec le chemin de la Goutte-d'Or à Peseux. De là, une bande cyclable rejoint la frontière avec la commune de Peseux, où un projet similaire est développé.

2.4.1. Répartition des coûts des aménagements proposés

Selon la Loi sur la Mobilité douce (ci-après « LMD ») en son article 16, le canton doit prendre entièrement à sa charge les aménagements cyclables prévus dans le Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (ci-après « PDCMC ») le long des routes cantonales sur et hors chaussée (bandes et pistes cyclables).

En ce qui concerne le projet de mobilité cyclable sur la RC 174, entre le giratoire de la Brena et Peseux, l'Etat prendra ainsi entièrement à sa charge la réalisation des aménagements cyclables entre le carrefour de la Pacotte et le carrefour de la route de Fornachon à Peseux, puisque ce tronçon est inscrit dans le PDCMC.

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Pour le solde de l'itinéraire, soit le tronçon initial entre le giratoire de la Brena et le carrefour de la Pacotte, le taux de subventionnement est de 20%.

Le taux de subventionnement par le « Projet d'agglomération de première génération » peut, quant à lui, aller jusqu'à 35 % du coût, après déduction des autres subventions ; en ce qui nous concerne, c'est une subvention d'environ 30'000.- que nous serions en droit d'attendre de la part de la Confédération. Cette subvention n'interviendrait qu'en 2019. Les démarches pour l'obtention de cette subvention seront faites par le SPCH dans le cadre de leur propre demande de subvention.

3. Infrastructures souterraines

Les travaux d'infrastructures souterrains initialement prévus sont les suivants :

- * Réalisation de fouilles pour le remplacement de la conduite d'eaux de boisson existante sur environ 280 m, y compris le raccordement au service existant ;
- * Réalisation de fouilles pour la pose d'une nouvelle conduite d'eaux de boisson sur environ 330 m, entre la jonction de la Rue de la Côte et la Route de Brena et le réseau existant, par un bouclage de réseau ;
- * Réalisation de fouilles pour la pose de batteries de tubes PE destinées à l'électricité basse tension ainsi qu'à l'éclairage public sur environ 1'350 m, y compris la mise en place de chambres électriques et de raccordements.

Dans le cadre de l'analyse menée pour ce projet, les mesures d'évacuation des eaux à réaliser dans ce secteur prévues par le PGEE d'Auvernier ont également été investiguées. Après analyse de la situation, il apparaît que deux mesures sont concernées par ce tronçon, toutefois, il apparaît également que ces mesures étaient prévues, au moment de la réalisation du PGEE pour une mise en œuvre à long terme, à savoir en 2029, soit donc après l'échéance fixée par l'Etat de Neuchâtel pour l'exclusivité des interventions d'urgence sur ce tronçon.

En outre, après étude, il apparaît que la réalisation de deux mesures concernées conduirait probablement à des aberrations techniques, notamment des dimensionnements de conduites trop étroites pour recevoir les écoulements du séparatif de cette zone ou encore le déversement d'eaux claires dans les canalisations d'eaux usées parce que le séparatif n'est pas effectif en aval. Partant de ces considérations et avec l'accord de la Commission technique, le Conseil communal a renoncé à mettre en œuvre ces mesures en amont tant et aussi longtemps que les mesures devant être réalisées en aval ne l'auront pas été.

3.1. Eau potable

A titre liminaire, il est précisé que durant les travaux de réfection du réseau d'eau potable, des installations provisoires sont prévues afin de limiter au maximum les coupures et les désagréments des usagers.

Pour le réseau d'eau potable, il est prévu de remplacer l'actuelle conduite en fonte grise de DN 100 datant de plus de 40 ans depuis la rue du Tertre jusqu'au chemin des Pinots, par une nouvelle conduite en fonte de DN 150.

Par rapport à la défense incendie, ce secteur répond déjà aux critères fixés par l'Etablissement cantonal d'assurance et de prévention (ci-après « ECAP »), il n'est donc pas nécessaire d'augmenter d'avantage le diamètre nominal de la conduite. Toutefois, vu les bouclages possibles dans ce secteur, la pression pourrait augmenter considérablement à plus de 10 bars, alors que la pression ordinaire est de 5 à 6 bars dans ce secteur.

Les introductions privées seront reprises, sur le domaine public, avec des tubes PE DN 50 ou 63 selon le réseau existant.

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Un deuxième tronçon d'eau potable sera modifié, il s'agit du secteur partant de la route de la Gare n°22 jusqu'au n°52. La conduite actuelle est en fonte ductile de DN 100 et date de 1984, pour un âge de 33 ans et n'ayant à ce jour pas occasionné de fuite, il n'est pas préconisé de la changer. Toutefois, les bornes hydrantes de ce secteur sont actuellement souterraines, il convient donc de les remplacer par des bornes aériennes répondant aux normes actuelles. Ce changement permet une meilleure accessibilité aux bornes en cas d'incendie et améliore les débits d'eau à disposition, qui sont actuellement relativement limités. Il sera donc procédé au changement de 7 bornes hydrante, par l'installation de bornes de type Hinni 6006 ou VonRoll Hytec à 1 sortie Storz 75.

Les traversées de route à la hauteur de la Roche, ainsi qu'entre le chemin des Rochettes et le chemin des Vanelles devront également être assainies, ceci afin de ne pas rouvrir la route de la Gare lors de futurs assainissements prévus dans ces rues. Une conduite en FT DN 150, ainsi qu'un jeu de vanne sont prévus pour relier les réseaux en attente au nord et au sud de la route.

Enfin, un troisième secteur a été étudié, il s'agit du tronçon de la route de Brena situé entre la rue de la Côte (Colombier) et le chemin du Tertre, soit une distance de 330 m. A ce jour, ce tronçon est partiellement équipé d'une conduite d'eau des vignes. Il est proposé de procéder à l'installation d'une conduite en fonte DN 150 pour permettre ultérieurement de réaliser une interconnexion entre le réseau d'eau potable de Colombier et celui d'Auvernier, permettant ainsi d'alimenter le réseau inférieur d'Auvernier par le biais du captage de la plaine d'Areuse.

L'interconnexion ne sera évidemment pas fonctionnelle immédiatement, mais la pose de cette conduite est le premier pas pour permettre une rationalisation du réseau d'eau potable au sein de la Commune de Milvignes. En effet, la station de pompage de la plaine d'Areuse serait parfaitement capable de fournir l'eau nécessaire à la consommation du réseau inférieur d'Auvernier.

Sur le choix de la matière elle-même, il est recommandé, par notre gestionnaire de réseau d'eau potable, d'opter pour de la fonte. En effet, au regard du diamètre, cela induit une économie au niveau des fournitures, par rapport au PE. En outre, la pression pourrait être considérablement fluctuante lors du raccordement au réseau de Colombier. Elle est aujourd'hui à 9 bars et pourrait augmenter selon les travaux réalisés sur le réseau. Le PE ne peut, en effet, pas dépasser 16 bars de pression nominale, induisant un risque potentiel de rupture de la conduite en cas de surpression. Ce qui ne serait évidemment pas acceptable pour une conduite de transport d'eau aussi importante, surtout lorsque l'interconnexion sera effective.

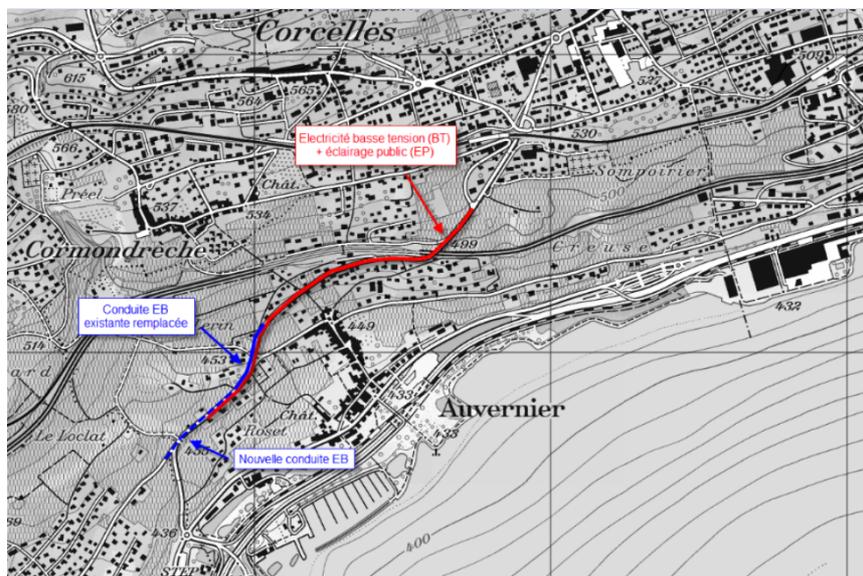


Figure 7 : Projet variante 1 avec interconnexion pour l'eau potable

3.2. Réseau électrique

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Pour le réseau électrique, le projet prévu est l'installation d'une batterie de tubes PE, soit entre 2 et 4 tubes de DN 100 selon les secteurs, dans le tracé routier depuis la route de Brena n°9 jusqu'au n°52 de la route de la Gare, soit une distance de 770 m. Neuf chambres de visite de type Gatic sont prévues également aux endroits de dérivation déjà existants.

Les traversées de la RC 174 déjà existantes seront également renforcées ceci dans le but d'éviter une réouverture de la route dans un proche avenir pour des réfections, tant pour des raisons d'urgence ou en lien avec des travaux futurs. Par conséquent, une batterie composée de 4 à 8 tubes de DN 100 ainsi que des Gatics sont prévus.

Depuis les chambres de type Gatic, il est prévu de poser un tube en DN 80 en attente devant chaque introduction en limite de propriété, en prévision d'éventuels assainissements privés.

3.3. Eclairage public

Dans la même fouille que celle de la batterie de tubes pour le réseau électrique, il sera procédé à la pose d'un tube de DN 60 pour l'éclairage public. Les socles des candélabres, après la pose de ces derniers, seront systématiquement refait pour éviter de nouvelles interventions ultérieures. Les candélabres actuellement installés dans des murs sont changés, car les nouveaux socles sont construits au même endroit. Les mâts sont changés, mais les armatures sont conservées. L'entraxe actuel est conforme, donc conservé à futur. Des adaptations sont prévues aux endroits des passages pour piétons. Sur les 30 mâts figurants sur le tracé complet, 20 sont prévus d'être changés.

La majorité du tronçon étant composé de câbles combinés (réseau électrique et éclairage public), en cas de défaut, il sera possible de retirer des câbles indépendants et de reposer des candélabres sans devoir refaire des travaux de génie civil.

3.4. Variantes complémentaires étudiées

Conformément à ce qui se fait ordinairement dans le cadre des projets d'envergures développés par notre Commune, la Commission des services industriels, des travaux publics et des énergies a été consultée, lors de sa séance du 21 novembre dernier, sur ce projet. Cette consultation a porté sur différentes variantes présentées succinctement ci-dessous.

3.4.1. Variante 1

Dans cette variante, les aspects relatifs aux aménagements de surface, tant sur le plan des PPP que sur l'aspect des aménagements du SPCH sont identiques à ceux de la variante retenue. Par ailleurs, les infrastructures souterraines relatives au réseau électrique, au réseau d'éclairage public sont également identiques.

Dans cette variante, la pose d'une conduite en fonte DN 150 est exclue sur le tronçon reliant la rue de la Côte (Colombier) au chemin du Tertre, considérant que la pose de cette conduite pourra intervenir dans l'avenir. L'implantation s'effectuerait alors soit dans les terrains privés jouxtant la RC 174 sur ce tronçon durant les 10 prochaines années, ou alors éventuellement dans la RC 174 elle-même, mais ceci au-delà de l'année 2028, pour respecter les délais cantonaux ; cela induirait un coût évidemment supérieur qu'une pose hors réseau routier. Tous les autres aspects d'assainissement du réseau d'eau potable sont identiques au projet présenté ci-dessus. Le coût estimatif pour cette variante serait de CHF 2'400'000.-, soit une économie potentielle, par rapport au projet présenté, de l'ordre de CHF 260'000.-.

Si l'installation de cette conduite n'est évidemment pas obligatoire pour la réalisation du projet RC 174, il va de soi qu'une implantation à date ultérieure représenterait un coût important pour notre Commune. Certes, la possibilité d'implanter cette conduite hors réseau routier représenterait une

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

économie substantielle sur ce coût, toutefois, cela signifie également une implantation sur le domaine privé.

Or, la politique communale actuelle est d'éviter, autant que faire se peut, d'implanter des canalisations sur le domaine privé, sachant que les interventions ultérieures sont compliquées et coûteuses. De même, l'avenir de l'infrastructure ne saurait être garanti notamment dans le cadre des possibilités d'évolution de l'affectation des fonds concernés.

Par ailleurs, cette canalisation représente une opportunité tangible d'alimentation du réseau d'eau potable inférieure du village d'Auvernier par le réseau de Colombier. Ceci permettant une indépendance de cette partie du réseau à l'égard de la Ville de Neuchâtel ou de la commune de Corcelles-Cormondèche, pour un coût mesuré.

3.4.2 Variante 2

Dans cette variante, les aspects relatifs aux aménagements de surface, tant sur le plan des PPP que sur l'aspect des aménagements du SPCH sont identiques à ceux de la variante retenue. Toutefois, sur les questions des infrastructures souterraines, seuls deux secteurs seraient assainis.

En effet, tant pour le réseau électrique, que pour le réseau d'eau potable, il s'agirait d'assainir deux traversées de la RC 174 ceci en vue d'autres travaux prévus dans le plan des investissements pour un avenir proche. Il conviendrait de remplacer les traversées existantes au niveau de la Roche et du chemin des Vanels / chemin des Rochettes, ceci afin de ne pas y revenir lorsque ces tronçons devront être assainis ultérieurement, notamment dans un but de préservation de la couche de roulement qui sera réalisée par l'Etat.

Tous les autres aspects techniques évoqués dans le projet retenu ne seraient alors pas réalisés, ceci sur les réseaux électrique, d'eau potable et d'éclairage public. Le coût estimatif pour cette variante serait de CHF 800'000.-, soit une économie potentielle, par rapport au projet présenté, de l'ordre de CHF 1'860'000.-.

Cette variante présente la problématique de l'impossibilité d'intervenir sur un tronçon important de nos réseaux souterrains en cas de défaillance. En effet, l'Etat impose, après la réfection de la couche de roulement d'un axe routier, un délai de protection allant de 10 à 15 ans. Durant ce délai, il n'est plus possible d'intervenir sur cet axe, cas d'urgence excepté. En l'espèce, nos réseaux souterrains ont déjà un âge important et le renoncement à un remplacement revient à prendre le risque d'attendre au minimum 10 ans avant d'intervenir. Toutefois, notre gestionnaire de réseau ne peut en aucun cas garantir qu'ils seront capables de résister encore autant d'années.

Par ailleurs, si un cas d'urgence venait à se concrétiser nous ne pouvons pas savoir, à ce stade, si l'Etat autoriserait le remplacement exclusivement sur la portion concernée ou s'il obligerait la Commune à remplacer une largeur plus importante du tapis routier, pour une meilleure tenue, induisant ainsi des coûts importants.

3.4.3 Variante 3

Dans cette variante, aucun assainissement souterrain ne serait effectué et les aménagements de surface se réduiraient exclusivement à la portion relative aux PPP. Ainsi, les aménagements prévus pour les PPP et les arrêts de bus seraient réalisés, mais pas la partie liée aux aménagements cyclables communaux, à savoir les aménagements de circulation pour les cycles notamment, et l'amélioration de la fluidité du trafic. Le coût estimatif de cette variante serait de CHF 220'000.-, soit une économie potentielle, par rapport au projet présenté, de l'ordre de CHF 2'440'000.-.

Outre les éléments déjà présentés pour la variante 3 sur l'aspect de l'impossibilité d'intervention, sauf cas d'urgence, dans la chaussée pour l'assainissement des réseaux souterrains, cette variante présente l'inconvénient majeur de la discontinuité des aménagements pour la circulation des cycles. En effet, la suppression des aménagements cyclables communaux entraîne la non-réalisation du trottoir mixte sur la portion inférieure de la RC 174 et de la bande cyclable sur la partie supérieure.

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Toutefois, la Commune de Peseux va réaliser une bande cyclable sur son territoire depuis le giratoire de la maison de Commune de Peseux, jusqu'à la limite communale sous le pont de chemin de fer. Elle aboutirait alors à une route sans bande cyclable. De même, les aménagements pour les cycles sont déjà prévus sur la rue de la Côte à Colombier. Cette portion de la RC 174 se présente comme « le chaînon manquant » pour la circulation sécurisée des cycles sur cet axe. En outre, les aménagements favorisant la fluidité du trafic motorisée seraient également supprimés, notamment les bandes de déchargement colorées, placées au centre de la chaussée.

Enfin, ce projet présente plusieurs incohérences au niveau de l'aménagement routier notamment, sachant que le non-élargissement des trottoirs entraînerait le maintien des voies de circulation centrales (présélection). Cela conduirait à une étude approfondie de l'ensemble du secteur pour son aménagement de la façon la plus idéale possible.

4. Investissement

4.1. Coûts globaux

L'investissement à consentir pour l'ensemble des travaux communaux pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface sur la Route cantonale 174 se décompose, pour la variante retenue, comme suit :

Récapitulatif

A. Eclairage public	CHF	193'000.—
B. Electricité BT	CHF	1'142'000.—
C. Eau potable	CHF	580'000.—
D. Aménagements PPP « Pacotte, Gare »	CHF	149'000.—
E. Aménagements cyclables communaux	CHF	123'000.—
H. Divers et imprévus	CHF	218'700.—
I. Honoraires ingénieurs	CHF	57'000.—
Sous-total HT	CHF	2'462'700.—
TVA 7.7%	CHF	189'627.90
TOTAL TTC arrondi	CHF	2'660'000.—

4.2. Eléments complémentaires

Il s'agit encore de mentionner que le projet, tel que présenté, ne figure pas au plan des investissements de l'année 2018. Toutefois, l'opportunité que représente l'assainissement de ce tronçon et les contraintes fixées par l'Etat de Neuchâtel pour d'éventuels travaux futurs ont convaincu le Conseil communal de l'importance de saisir cette opportunité. Dans l'esprit du respect des règles du frein à l'endettement, le Conseil communal propose de reporter une partie de la réalisation du projet « Racherelles/Nicole/Beauregard/Courberaye » sur l'année 2019, sachant que cette opportunité de réaliser la RC 174 n'est possible qu'en 2018 sans report envisageable.

Par ailleurs, ce projet s'inscrivant dans les « Projets d'agglomération première génération », une demande de subvention est en préparation au SPCH. S'il est difficile aujourd'hui d'articuler un montant précis, nous savons qu'il pourrait être de l'ordre de 30'000.- (cf point 2.4.1.). Cette subvention n'interviendra, dans tous les cas, qu'en 2019.

Rapport relatif à une demande de crédit pour l'assainissement des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface de la Route cantonale 174

Ces travaux seront amortis aux taux indiqués dans l'arrêté, en application des taux d'amortissement définis dans le règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'Etat et des Communes (RLFinEC).

5. Conclusion

Le Conseil communal est conscient de l'importance manifeste de l'investissement à consentir dans le cadre de ce projet. Toutefois l'opportunité offerte dans le cadre de la réfection de la couche de roulement de la RC 174 par l'Etat de Neuchâtel n'est pas à prendre à la légère.

En effet, outre la nécessité, dans un avenir relativement proche, d'assainir les infrastructures souterraines de ce tronçon, vu leur âge vénérable, mais également les obligations de mise en conformité des arrêts de bus aux règles de la LHand, il convient de tenir compte de l'investissement supplémentaire que représenterait la réfection, à charge communale, de la couche de roulement également, en cas de réalisation temporellement décalée.

Sur l'aspect de la pose ou non d'une conduite de jonction pour l'eau potable en vue d'une interconnexion à moyen ou long terme entre les réseaux de Colombier et d'Auvernier, le Conseil communal est convaincu que l'avenir de nos réseaux d'eau potable passe par une rationalisation des points d'entrée et des liaisons. Cet élément est un pas non-négligeable dans cette direction. Par ailleurs, bien que conscient qu'une réalisation ultérieure serait envisageable, le Conseil communal, ainsi qu'il l'a fait durant les premières années de vie de notre Commune, souhaite, autant que faire se peut, placer les services sur du terrain communal et non privé, à moins d'y être obligé. Les interventions en cas de réparations ou d'entretien n'en sont que facilitées.

Le présent projet n'engendre aucune augmentation de l'effectif et des charges salariales du personnel communal, ni des coûts administratifs.

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers généraux, à approuver le présent rapport et l'arrêté y relatif.

Le Conseil communal

Colombier, le 1^{er} décembre 2017

ARRÊTÉ

Le Conseil général de la commune de Milvignes,
dans sa séance du 14 décembre 2017,
vu un rapport du Conseil communal du 1^{er} décembre 2017,
vu la loi sur les communes (LCo) du 21 décembre 1964,

arrête :

- Article premier.-** Un crédit d'engagement de **CHF 2'660'000.- TTC**, dont à déduire une subvention est accordé au Conseil communal pour la modernisation des infrastructures souterraines et la réalisation d'aménagements de surface pour la Route cantonale 174.
Le montant sera indexé à l'indice suisse des prix à la construction pour l'espace Mittelland.
- Art. 2.-** Le montant de la dépense sera porté au compte des investissements, sous les chapitres respectifs et amorti conformément à la loi, au taux réglementaire.
- Art. 3.-** Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.
- Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui deviendra exécutoire à l'expiration du délai référendaire.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président :

Le secrétaire :

O. Steiner

J.-P. Favre