commune de milvignes

Point n° 5 de l'ordre du jour

Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 606'000.- TTC relatif à l'aménagement de la route des Longues-Raies à Colombier

Monsieur le Président,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

1. Introduction

Dans la continuité de l'étude menée conjointement par les communes de Boudry et de Milvignes sur le réaménagement du carrefour des Chézards, la commune de Milvignes a mandaté le bureau d'ingénieurs Mauler SA afin de prolonger une réflexion sur les itinéraires cyclables en direction de Neuchâtel, dans le but initial de régler les problématiques de circulation et de stationnement sur la route des Longues-Raies.

Une analyse des variantes, détaillée dans le présent rapport, a démontré la cohérence d'une étude supplémentaire vers l'Est pour y intégrer les itinéraires du Plan Directeur Cantonal de Mobilité Cyclable (abrégé PDCMC) jusqu'à Auvernier.

La présentation des phases B1f et B3a (en traitillé rouge) interviendra dans un deuxième temps.

2. Secteur B1e – route des Longues-Raies – Etat des lieux

La route des Longues-Raies présente plusieurs problématiques techniques dans son état actuel. La vitesse de ce tronçon (50 km/h) est trop élevée pour mettre en œuvre de manière sécuritaire la mesure schématisée dans le Plan Directeur Cantonal de Mobilité Cyclable (PDCMC). L'occupation élevée de la zone entraîne de nombreux stationnements hors-case le long de la chaussée.

Une analyse de vitesse a été organisée par la Commune, démontrant des dépassements importants et réguliers.

Par ailleurs, les grands arbres présents dans la banquette nécessitent un entretien régulier, complexe et onéreux à mettre en œuvre, de par leur hauteur et la proximité de l'autoroute. L'OFROU, consulté lors de cette phase d'avant-projet, a également confirmé le danger de la proximité de ces arbres avec les voies (risque de chutes de branches ou d'un arbre sur une ou plusieurs pistes).

Il n'y a pas de travaux prévus d'un point de vue des infrastructures souterraines si ce n'est le remplacement des mâts d'éclairage public et des interventions ponctuelles sur l'évacuation des eaux de surface. Par ailleurs, aucun réseau communal ne nécessite un remplacement urgent.

3. Trois variantes pour ce projet

Trois variantes ont été étudiées.

a) La première consiste en la construction d'une piste cyclable double-sens dans la banquette nord de la route des Longues-Raies, en lieu et place des arbres existants.

   Cette variante permettrait de sécuriser l'itinéraire en prolongeant la traversée sécurisée prévue dans le projet connexe du carrefour des Chézards, et limiterait/supprimerait le

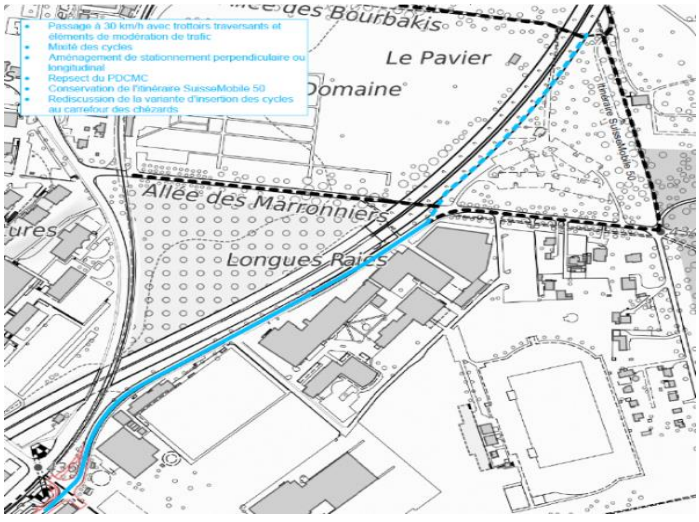
stationnement sauvage en bord de chaussée, le rendant ainsi impossible sur l'entier du tracé.

Cette variante a été écartée en raison de plusieurs goulets d'étranglement sur le gabarit de chaussée disponible, nécessitant de renvoyer à deux reprises les cyclistes sur la route et compromettant de ce fait la continuité et la sécurité de l'itinéraire. Les besoins en stationnement de la zone étant tout de même très importants, la suppression totale des places à cet endroit ne parait en outre pas adéquat.

b) La seconde variante étudiée est celle proposée dans le PDCMC.
Ce dernier préconise une mixité du trafic vélo/voitures dans cette zone, tout en recommandant le passage de la route à 30 km/h, prérequis nécessaire à cette même mixité.
La proposition parait adaptée, moyennant l'aménagement d'une réinsertion sécurisée des cyclistes au niveau du carrefour des Chézards. Le fait de ne pas construire d'aménagements propres sur ce tronçon permet d'envisager la réalisation de l'itinéraire connexe du PDCMC (B1f, traité dans un deuxième temps).

Cette variante est toutefois limitée et ne traite pas de la problématique du stationnement, ni ne propose d'aménagements particuliers de modération du trafic sur les Longues-Raies.

c) La troisième variante est une variante mixte et consiste en l'amélioration de la proposition du PDCMC, avec l'intégration des besoins spécifiques de la Commune.



La mixité vélos/voitures est conservée, mais les éléments suivants sont ajoutés :

- Une diminution du gabarit de chaussée à 5.00m ;
- L'aménagement d'un îlot central provisoire pour créer un effet de porte et signifier le nouveau régime de circulation (cet élément pourra être adapté au moment de la réalisation du projet du carrefour des Chézards) ;
- L'aménagement de coussins berlinois (décrochements verticaux centraux) pour la modération du trafic motorisé, avec continuité assurée pour les vélos ;
- La signalisation de l'itinéraire cyclable par une densification du marquage au sol pour signifier clairement la présence de cyclistes sur cet axe du PDCMC ;
- L'aménagement d'un trottoir traversant à l'embranchement de la route d'accès au parking du centre de tennis (ligne de désir des piétons entre la halte des Chézards et le CPMB) ;
- La construction d'environ 45 places de stationnement dans la banquette existante, y compris compensation sur site des arbres supprimés par de plus petits en raison de la proximité de l'autoroute ;
- L'aménagement d'aides à la traversée pour les piétons aux itinéraires importants (arrivée sous la culée du viaduc depuis l'Allée des Marronniers et accès au parking du Pavier) ;
- La prolongation d'implantation d'éléments de modération du trafic sur l'allée des Marronniers pour finaliser le passage en zone 30 ;
- La construction de places de stationnement vélo sécurisées avec arceaux près du stade de foot ;
- L'amélioration de la signalisation dédiée aux vélos, notamment pour le stationnement au CPMB.

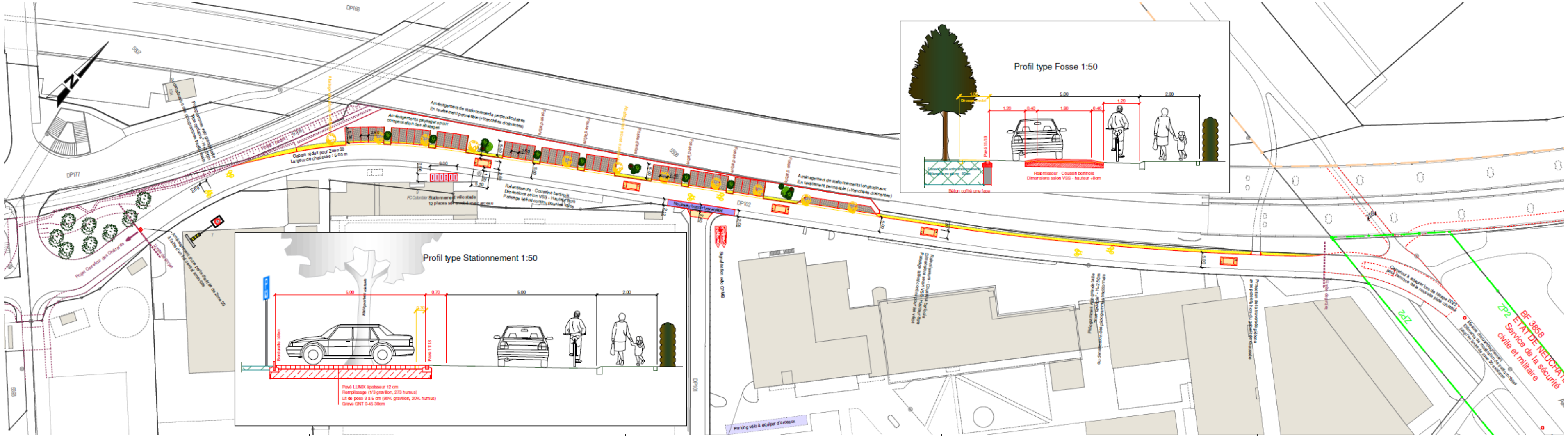
Rues cyclables.

Les différents aménagements permettront le respect de la vitesse maximale autorisée et pérennisera la mixité sur ce tronçon. Les places perpendiculaires seront construites avec un décalage d'environ 70cm avec le bord de chaussée pour augmenter la visibilité, éviter aux véhicules de reculer directement sur la voie et pour plus de sécurité des usagers (voitures et vélos).
La régularisation du stationnement par un nombre défini de places permettra de déterminer un régime de stationnement (durée, prix en cas de pose d'horodateurs) et un contrôle du stationnement hors-cases dans la zone. La surveillance par les agents de la Sécurité Publique en sera également facilitée. Le nombre de places construites est encore important, mais nécessaire selon les différentes projections des besoins en parking de tout le secteur.

Les arbres présents actuellement dans la banquette herbeuse seront supprimés et compensés sur place dans des fosses d'arbres dédiées. Ceci permettra de limiter les impacts négatifs des racines sur la chaussée et les murs de soutènement de la tranchée autoroutière. L'essence de ces plantations sera adaptée au contexte environnant.

Suite à ces arguments, nous recommandons donc cette troisième variante.

Du fait de l'impossibilité de construire une piste cyclable en site propre sur ce tronçon, la réflexion a été étendue aux itinéraires PDCMC suivants. La faible attractivité et la sinuosité de ces derniers dans l'état actuel encouragent une refonte pour plus de cohérence du tracé.


Profil type Fosse 1:50
Profil type Stationnement 1:50

4. Secteurs B1f et B3 a –Viaduc / Camping

Les itinéraires B1f et B3a du PDCMC composent la jonction entre la route des Longues-Raies et le port d'Auvernier, en transitant par le camping de Colombier et la forêt des Rives du Lac de Colombier.
Ces secteurs ont fait également l'objet d'une étude, car l'itinéraire actuel n'est pas en bon état. Le gabarit est insuffisant et pose des problèmes de cohabitation piétons-vélos.
Si le Conseil communal renonce à vous présenter aujourd'hui une demande de crédit pour ce deuxième tronçon, c'est parce que la réflexion n'est pas tout à fait aboutie. En effet, les discussions fort intéressantes et constructives avec les membres de la commission d'urbanisme et de mobilité ont mené à une variante autre que celles qui avaient été proposées. Le temps de l'étudier nous ferait perdre trop de temps dans l'exécution de la première phase qui, aux yeux du Conseil communal est prioritaire et urgente, puisqu'elle permettra notamment une réduction de vitesse à 30km/h de ce tronçon très sollicité.
Le Conseil reviendra devant votre Autorité dans le courant de l'année 2022 pour vous présenter la suite du projet.

5. Coût des travaux

Installation de chantier	CHF 49'450.00
Défrichement	CHF 22'450.00
Démolition/ démontage	CHF 16'700.00
Terrassements	CHF 37'600.00
Eclairage	CHF 41'400.00
Evacuation des eaux	CHF 12'600.00
Bordures et pavés	CHF 125'800.00
Fondation de chaussée	CHF 40'600.00
Revêtements	CHF 32'800.00
Aménagements paysagers	CHF 68'300.00
Marquage et signalisation	CHF 5'750.00
Sous-total : travaux génie civil	**CHF 453'450.00**
Honoraires mandataires (ingénieur civil, bureau trafic)	CHF 50'000.00
Géomètre	CHF 3'000.00
Mise à l'enquête publique	CHF 5'000.00
Total CHF (HT)	**CHF 511'450.00**
Divers et imprévus 5%	CHF 25'570.00
Renchérissement (Covid-19) 5%	CHF 25'570.00
TVA (7,7% en 2021)	CHF 43'320.00
TOTAL ARRONDI CHF (TTC)	**CHF 606'000.00**

6. Subvention

Le tronçon B1e ne pourra malheureusement pas bénéficier de subvention, car les aménagements ne touchent que la chaussée pour la réduction de la vitesse (pas d'aménagements spécifiques pour les vélos de type pistes ou voies dédiées).

7. Conclusion

Au vu de la fréquentation importante du secteur des Longues-Raies par tous les modes de transport, le Conseil communal est d'avis que l'investissement dans des aménagements de qualité est nécessaire. La construction de stationnements régulés, la limitation de la vitesse à 30km/h et la suppression des arbres devenus dangereux sont autant d'éléments indispensables pour garantir la sécurité et la cohabitation entre tous les usagers.

Ce projet figure sur le plan des investissements 2022 et n'engendre aucune augmentation de l'effectif et des charges salariales du personnel communal, ni des coûts administratifs.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil communal vous invite, Monsieur le Président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à approuver le présent rapport et à accepter la demande de crédit en votant l'arrêté y relatif.

Le Conseil communal

Colombier, le 7 mars 2022

Le Conseil général
de la
Commune de Milvignes

Arrêté relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 606'000.- TTC pour l'aménagement de la route des Longues-Raies à Colombier

Le Conseil général de la commune de Milvignes,
Dans sa séance du 7 avril 2022,
Vu le rapport du Conseil communal du 7 mars 2022,
Vu la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014,

a r r ê t e

Crédit d'engagement	**Article premier :** [1]Un crédit d'engagement de CHF 606'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour l'aménagement de la route des Longues-Raies à Colombier [2]Le montant sera indexé à l'indice suisse des prix à la construction pour l'espace Mittelland.
Comptabilisation	**Article 2 :** La dépense sera portée au compte des investissements et amortie au taux suivants : - Travaux de génie civil : 2.0% - Eclairage public : 5.0%
Exécution	**Article 3 :** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, à l'expiration du délai référendaire.

Au nom du Conseil général
Le président : Le secrétaire :

L. Godet J. Bergqvist

Colombier, le 7 avril 2022