



**Rapport du Conseil communal
au Conseil général concernant une
demande de crédit relative au programme
d'entretien du domaine public et aux
aménagements nécessaires
à la réalisation de la Maladière ainsi qu'à la
mise en service d'une nouvelle ligne de
transports publics reliant la piscine, le
parking du Nid-du-Crô et la Maladière au
centre-ville**

(Du 19 avril 2006)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le domaine public communal comprend de nombreux objets construits et naturels qui forment un patrimoine important. Il est de la responsabilité de la Ville de Neuchâtel d'en assurer la pérennité ainsi qu'une utilisation sûre pour le public. Afin de répondre à cette mission qui repose sur des obligations légales, nous vous proposons les interventions indispensables à réaliser sur le domaine public et naturel pour ces prochaines années. Il s'agit pour l'essentiel de mesures d'entretien qui s'inscrivent dans le Programme politique et sa planification des investissements 2006 – 2009.

Par ailleurs, votre Autorité s'est prononcée favorablement sur notre rapport concernant le complexe de la Maladière et son plan spécial. Il s'agit aujourd'hui de poursuivre les travaux relatifs aux aménagements indispensables au bon fonctionnement de ce complexe, conformément aux engagements pris à l'égard de nos partenaires investisseurs et

locataires de la Maladière. L'ouverture du centre commercial est planifiée pour cet automne, conformément aux délais annoncés.

Dans cet ordre d'idée, il s'agit également de mettre en service, conformément au plan spécial, une nouvelle ligne de bus reliant les piscines, le parking du Nid-du-Crô et la Maladière au centre-ville.

L'objet de ce rapport est donc d'obtenir le financement nécessaire à l'entretien de notre patrimoine et à la finition des travaux du complexe de la Maladière.

1. Programme d'entretien

1.1. Etendue

Le domaine public est défini comme le « vide » laissé par tout ce qui est cadastré, il ne s'agit dès lors pas de n'y voir que des infrastructures construites (voies ou cheminements publics) mais aussi des éléments « naturels » comme les rives du lac ou les cours d'eau, les falaises, les espaces publics naturels destinés aux loisirs et à la détente.

On distingue clairement les domaines publics cantonaux et communaux. Notre action porte sur le domaine communal essentiellement, bien que certaines tâches d'entretien soient déléguées à la Ville par le Canton, moyennant rémunération par l'Etat. Elle se limite aux travaux indispensables pour ces prochaines années.

1.2. Objectifs

Notre responsabilité consiste non seulement à maintenir la valeur du patrimoine formé par le domaine public, mais aussi à assurer le maintien de conditions d'utilisation suffisamment sûres pour le public. Il s'agit d'une obligation légale clairement définie.

Ce double objectif de base ne saurait être réalisé sans le souci économique des dépenses publiques et du respect de l'environnement.

Les aspects économiques

Il est évident qu'on ne peut pas prétendre attirer des entreprises nouvelles et de nouveaux habitants sans offrir une bonne qualité des infrastructures. Notre potentiel de développement et notre image sont reflétés par l'état de notre patrimoine public.

Les interventions proposées seront également bénéfiques aux entreprises locales de construction, compte tenu des enveloppes de marché par objets projetés.

Enfin, chacun sait que plus l'on tarde à entretenir, plus les coûts de remise en état sont importants.

Relevons enfin que les investissements proposés correspondent aux moyens que la Ville de Neuchâtel est en mesure d'assumer.

Les aspects environnementaux

La sensibilisation environnementale pour les travaux de génie civil a fait des percées intéressantes ces dernières années. Si la notion de tri des déchets de chantier est relativement bien adaptée aujourd'hui, les entreprises ont aussi fait des efforts d'équipement sur leurs engins par l'évolution des moteurs, l'introduction de filtres à particules, d'insonorisation spécifique, sous la pression, il est vrai, des maîtres d'ouvrage et notamment du secteur public. Aujourd'hui, les actions environnementales dans ce domaine portent sur la gestion des chantiers, par une optimisation des matériaux utilisés et des transports. De manière concrète, la possibilité d'utiliser des matériaux recyclés de construction pour le fondement des voies publiques sera une réalité en ville. En effet, encore récemment, les matériaux de construction récupérés et proposés ne se prêtaient pas à ce type d'utilisation ni par leur caractéristique mécanique ni par leur composition chimique. Les fournisseurs proposent aujourd'hui des compositions de bonne qualité avec un effet positif également sur les coûts.

1.3. Bilan

Lorsqu'il faut définir la nature et la planification des travaux de maintenance à entreprendre sur une voie publique, on se base sur des critères objectifs mesurables et comparables, tels que son importance, sa fonction ainsi que son état. La fréquence d'assainissement sera par exemple moins soutenue pour une voie secondaire que principale.

Les investissements nécessaires au maintien de la substance des voies publiques sont évalués à partir de leur état général. Un indice global de dégradation tronçon par tronçon est ainsi déterminé à partir de l'âge, de l'usure superficielle, de la présence de nids-de-poule, des fissures, des affaissements, des déformations, etc.

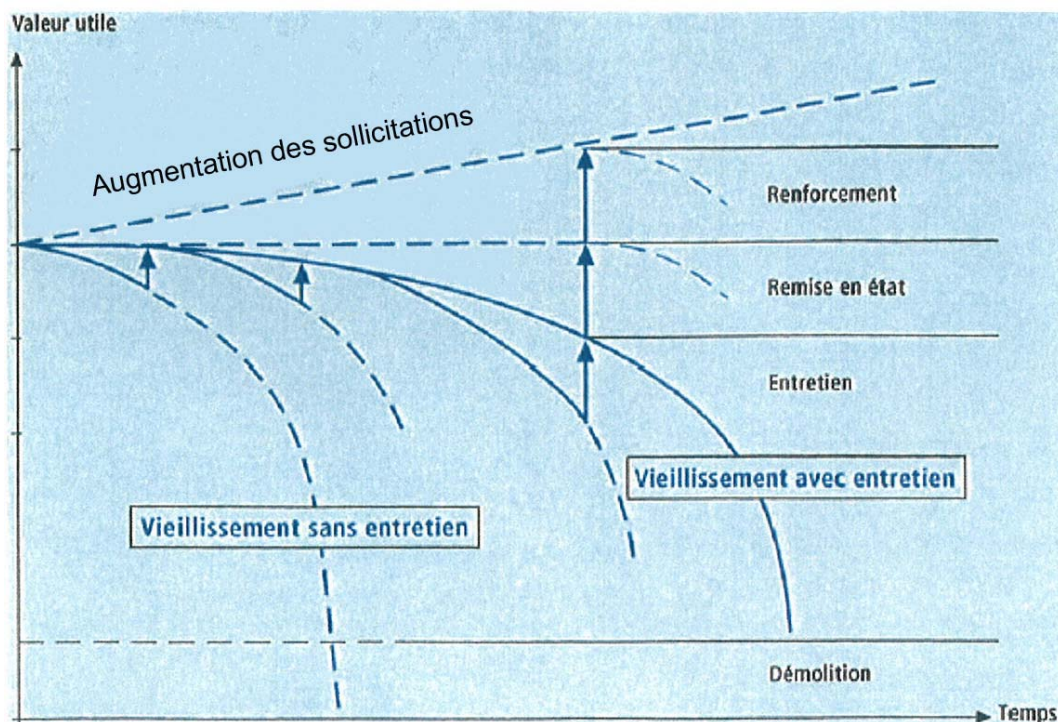


Figure 1 : valeur d'une voie publique en fonction des travaux d'assainissement (source : SBI « accents » 2/2001 25.09 2001)

Lorsque le revêtement d'une chaussée n'est pas entretenu correctement, les routes peuvent présenter des dégâts sous-jacents. Ces dégâts s'étendent rapidement à la surface (des infiltrations d'eau par exemple) et s'attaquent à l'infrastructure, ce qui demandera des investissements beaucoup plus coûteux. La figure 1 illustre la durée de vie de l'infrastructure en fonction des interventions d'entretien, de remise en état ou de renforcement.

Les montants prévus dans le présent rapport permettront d'augmenter la qualité de quelques tronçons, mais l'indice global de dégradation ne sera pas pour autant amélioré, compte tenu des déprédations continues liées à l'usure normale des infrastructures. Ainsi, pour assurer au minimum le maintien de la qualité actuelle, il sera nécessaire, ces prochaines années, d'investir davantage que les 15 années écoulées.

A l'aide des outils informatiques développés ces derniers temps au sein des Travaux publics, nous sommes aujourd'hui en mesure de mieux illustrer et estimer la situation globale en ce qui concerne le domaine public (voies et chemins publics) dit construit. Le constat est sans appel, près de 50 % de notre équipement de base se trouve dans un état estimé de médiocre à très mauvais. En termes de chiffres, il faudrait théoriquement intervenir de manière immédiate et urgente sur quelque 50'000 m² correspondant à environ 15 millions de francs

d'investissement. Sur les 10 ans à venir, cela représente jusqu'à 100 millions de francs. La situation préoccupante de l'état d'une partie de nos infrastructures et équipements est le résultat d'une politique d'investissements limités depuis de nombreuses années. A cela, s'ajoutent les sollicitations grandissantes de la charge par essieu et la quantité du trafic accélérant les dégradations prématurées observées.

Les assainissements préconisés ont pour objectif essentiel d'assurer le maintien d'un niveau de service acceptable à moindre coût. Enfin, l'appréciation de la qualité de l'infrastructure peut aussi passer rapidement de l'état d'insuffisant à très mauvais, en l'espace de quelques années.

Ce constat ne doit pas être minimisé, voire occulté. Il doit être abordé avec lucidité en vue d'une amélioration future quand bien même le contexte économique actuel ne permet certes pas d'entrevoir une solution immédiate.

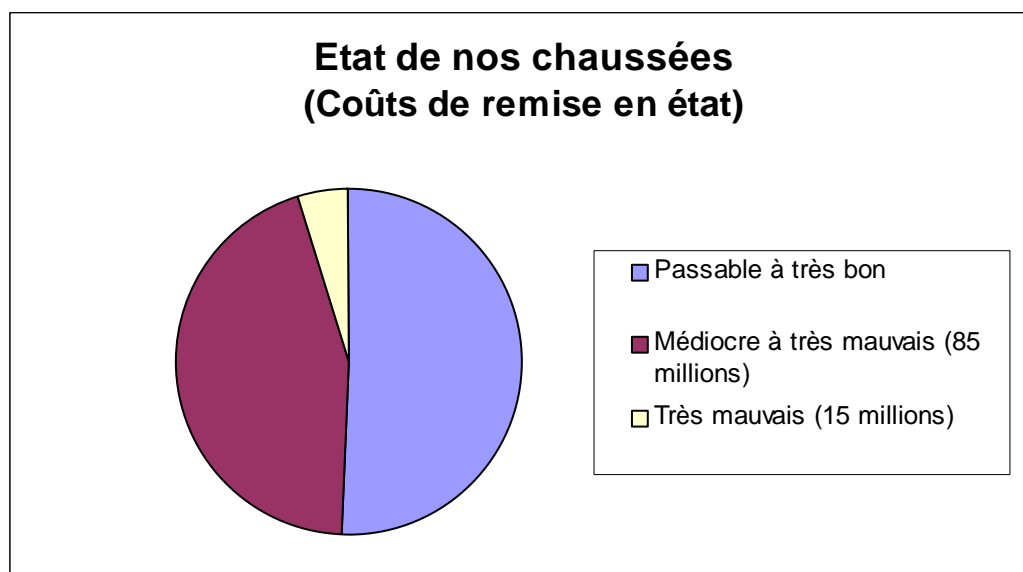


Figure 2 : bilan global de l'état des chaussées (2005)

Nous savons que les besoins de renouvellement et d'entretien minimal de l'ensemble du domaine public construit, soit plus de 1 million de m² de voies et cheminements pour notre ville, nécessitent un montant annuel théorique de plus de 7 millions de francs bien que la moitié de nos chaussées soit dans un état jugé passable à très bon.

Au-delà du domaine public construit, il est aussi nécessaire d'accorder une attention particulière au secteur dit « naturel ». Actuellement, nous intervenons dans ce domaine davantage au coup par coup, sans une véritable politique préventive d'entretien. Le postulat déposé le 7

novembre 2005 « pour une politique d'entretien responsable et durable du domaine public » met notamment en évidence cet aspect lacunaire. Il est nécessaire de développer l'outil informatique utilisé pour le domaine construit afin d'évaluer de manière objective son état. Dans cette perspective, des collaborations avec d'autres villes, Fribourg, Morges, Pully et bientôt La Chaux-de-Fonds, soucieuses de ces aspects et utilisant des outils communs de gestion du patrimoine public, sont en cours. Il paraît évident, à terme, que le principe d'enveloppes d'investissements consacrées à l'entretien du domaine public s'avère une solution intéressante notamment afin de disposer d'une vision stratégique ainsi que d'une meilleure coordination des interventions.

1.4. Interventions sur le domaine public construit et dit « naturel »

Il s'agit ici de travaux lourds d'assainissement et de renouvellement touchant ponctuellement les fondements des voies publiques, les chaussées, les trottoirs et les escaliers, sachant que les entretiens « légers » sont financés partiellement par le budget de fonctionnement.

La liste indicative des interventions résulte du bilan qualitatif ponctuel effectué en 2005, ainsi que des priorités fixées en fonction d'autres travaux d'infrastructures et d'équipements. Il va sans dire que l'ensemble des interventions sera coordonné entre les différents services concernés. Une souplesse est de rigueur en fonction de paramètres qui ne sont pas nécessairement planifiables tels que des fuites d'eau, des projets urgents, etc.

Pour le secteur dit « naturel », nous dénombrons quelques lieux précis qui nécessitent une intervention à court terme. Nous n'excluons pas d'accélérer aussi le processus en cas d'urgence, tout en tenant compte des possibilités de financement mis à disposition.

Un montant de 3,5 millions de francs est réservé à la planification financière 2006 – 2009 pour ces travaux d'entretien.

Domaine construit :

- rue des Draizes – Vauseyon (coordination avec le PGEE et l'Etat) ;
- chemin des Pavés (coordination avec les SI) ;
- rue du Clos-de-Serrières ;
- avenue du Clos-Brochet ouest (fin d'aménagements) ;
- chemin des Prises ;
- rue de Pain-Blanc ;
- rue des Parcs ouest (coordination avec le PGEE) ;
- quai R.-Comtesse, rue Guillaume-Farel, rue L.-A.-Breguet ;
- rue Edmond-de-Reynier ;
- rue des Brévards ;
- carrefour avenue des Alpes – chemin des Valangines ;
- rue de Chantemerle ;
- rue du Tertre ;
- chemin des Mulets ;
- faubourg de l'Hôpital (en coordination avec les SI) ;
- rue des Bercles (chaussée et murs) ;
- rue des Saars ;
- rue de la Vy-d'Etra ;
- aménagement nouvel arrêt bus TN (place Pury – BCN) ;
- passerelle de Serrières (déjà réalisée) ;
- rue du Suchiez ;
- rue des Troncs ;
- quai Ostervald ;
- quelques chaussées à Chaumont ;
- passage inférieur Maillefer – Grise-Pierre (suite expertise mars 2006).

Domaine naturel

- le Seyon, secteur chute, berges, Gor ;
- rives, enrochement quai Max-Petitpierre ;
- rives, enrochement quai sud Step ;
- chemins et sentiers pédestres divers.

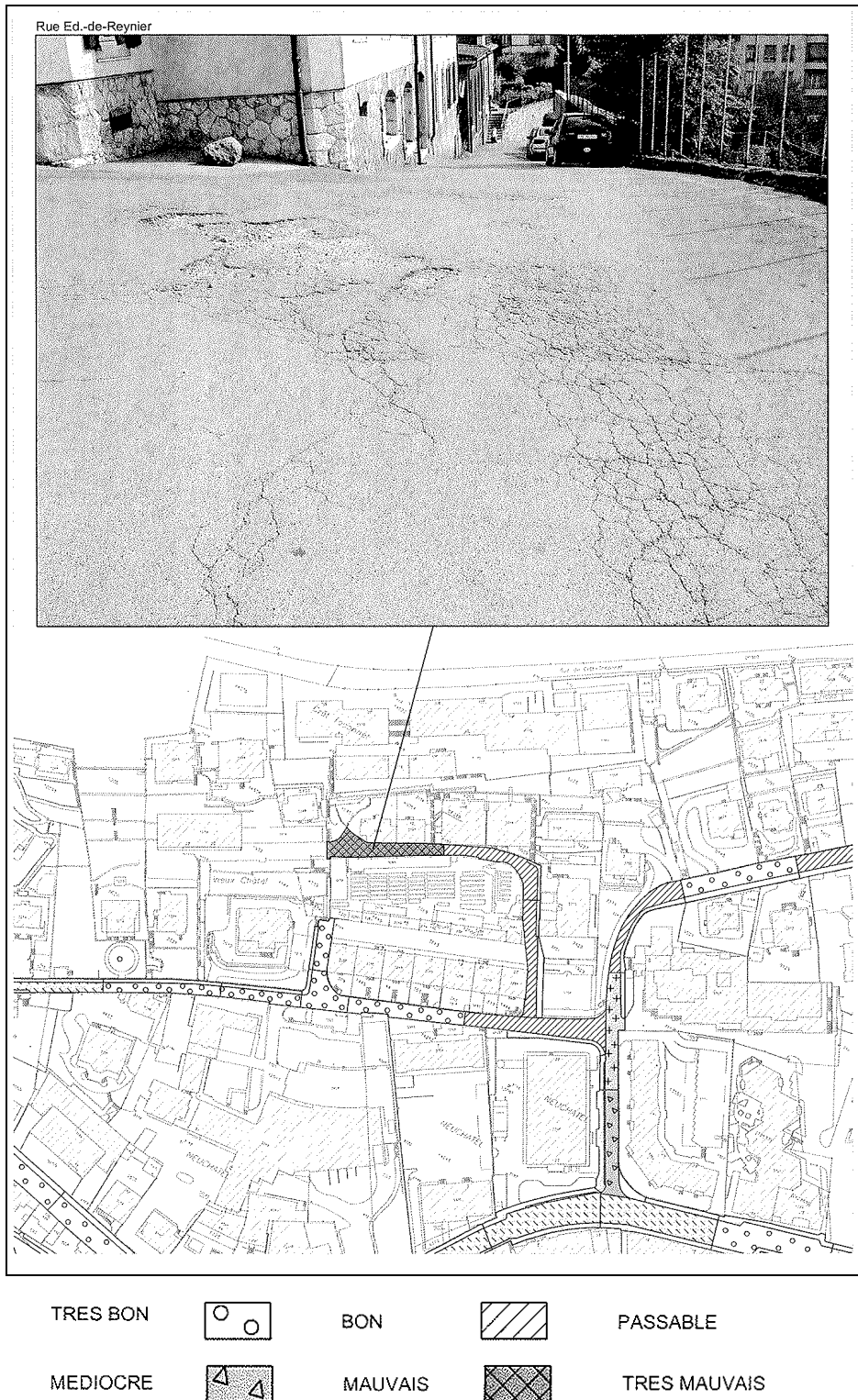


Figure 3 : exemple de l'état dégradé de la chaussée : Edmond-de-Reynier (extrait de l'outil de gestion des chaussées)

Rue de Tivoli



Rue du Clos-de-Serrières



Figure 4 : autres exemples de l'état dégradé de chaussées : rue de Tivoli et Clos-de-Serrières

En plus de la notion de renouvellement, seront intégrés les aspects d'aménagement spécifiques à la sécurité, à la modération de la circulation, à l'éclairage quand ils ont lieu d'être coordonnés avec les autres services de la Ville.

Le plan remis en annexe illustre la localisation des interventions pour ces prochaines années.

2. Aménagements nécessaires à la réalisation de la Maladière

Afin de poursuivre les travaux d'aménagement du complexe de la Maladière, et ainsi d'en assurer la bonne fonctionnalité, il convient d'appliquer le contrat d'équipement de la Maladière, le plan d'alignement Pierre-à-Mazel ainsi que l'introduction d'une nouvelle ligne de bus en conformité avec le plan spécial de la Maladière.

2.1. Application du contrat d'équipement de la Maladière

La loi cantonale sur l'aménagement du territoire prévoit une série de mesures visant à assurer un niveau d'équipements conformes et en cohérence avec le développement des projets planifiés. Lorsqu'un projet nouveau se présente, il faut s'assurer que les équipements en place suffisent ou qu'ils seront complétés. L'intérêt est souvent partagé entre privé et/ou public. La loi prévoit la possibilité d'établir un contrat entre les intéressés visant à garantir la qualité d'équipement et leur réalisation. Actuellement, la Maladière fait l'objet d'un tel contrat ; les bases en ont été précisées dans le rapport de la Maladière.

Notre rapport accepté par votre Autorité le 2 juin 2003 concernant la réalisation de la Maladière, mentionnait déjà, avec une certaine précision, les besoins puisque l'on peut y lire au chapitre 10 :

Conformément au règlement du plan spécial, la construction et les modifications des infrastructures rendues nécessaires par la réalisation de la Maladière font l'objet d'un contrat d'équipement entre les investisseurs privés et la Ville. Ce contrat définit la répartition générale des frais.

...

- *Aménagements routiers (Pierre-à-Mazel, rue du Stade, quai Robert-Comtesse, rue du Littoral) (de 2004 à 2006/ 3 millions dont 1 million à charge de la Ville).*
- *Autres aménagements tels que l'arborisation, l'éclairage public, le mobilier urbain, les arrêts de transports publics, etc (en 2006 / 0,7 million, dont 0,2 million à charge de la Ville).*

Ainsi, au total, le contrat d'équipement devrait porter sur un montant de l'ordre de 10 millions de francs. La Ville prendra à sa charge des investissements de renouvellement de l'ordre de 3 millions de francs. L'essentiel de ces derniers concerne avant tout la fin du chantier et prendra place dans les crédits-cadre relatifs aux aménagements de chaussées. Les dépenses les plus rapides concernent les canalisations et seront également consenties dans le cadre des crédits globaux sur ces objets (voir le tableau 1 au chapitre 11).

En outre, le principe du contrat d'équipement a été fixé réglementairement dans le plan spécial (art. 27) de la Maladière, approuvé par votre Autorité.

Aujourd'hui, ces chiffres sont confirmés selon les détails suivants :

- **Aménagement Pierre-à-Mazel** : tapis anti-bruit, arborisation, aménagement trottoir, éclairage

Participation Ville : 400'000 francs.

Dépense : 2006 – 2007.

A noter que l'Etat participera à la réfection du tapis sur la base des règles liées à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Dans le cas présent, les coûts du tapis seront partagés à raison de 50 % par la Ville et 50 % par l'Etat.

- **Quai Robert-Comtesse – rue du Stade** : aménagement, arborisation, éclairage

Participation Ville : 300'000 francs.

Dépense : 2006 - 2007.

- **Rue du Littoral** : aménagement, éclairage

Participation Ville : 200'000 francs.

Dépense : 2006 - 2007.

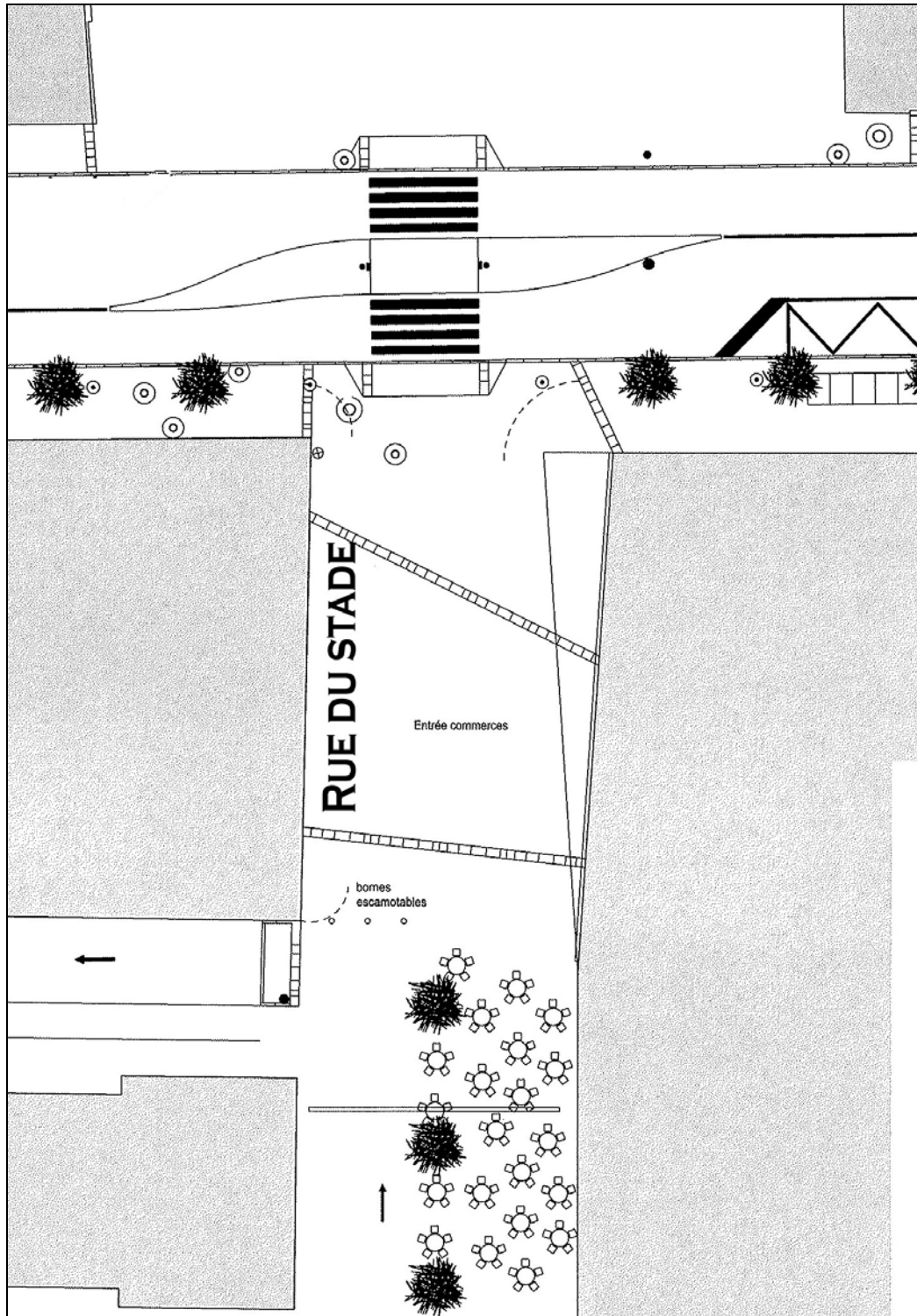


Figure 5 : extrait du principe d'aménagement de la rue du Stade

2.2. Transports publics

Plan spécial la Maladière

Notre rapport au Conseil général concernant la réalisation de la Maladière, du 14 mai 2003, relevait dans son chapitre consacré aux principales conclusions du plan spécial et au rapport d'impact sur l'environnement (EIE) que cette réalisation jouait en fait un rôle moteur dans l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement par rapport à l'état initial (chapitre 5.3., p. 20 et suivantes).

Les améliorations annoncées en matière de transports publics étaient formulées comme suit :

« Etudiée en collaboration avec la direction de la Compagnie des transports neuchâtelois (TN), une nouvelle ligne de transports publics sera aménagée, avec des fréquences élevées entre la Maladière et la place Pury à court terme, puis jusqu'à Monruz par la suite. Elle préfigure la volonté de réaliser à plus long terme (2010 – 2015) le prolongement du Littorail. Une importante zone d'arrêt de bus est prévue au nord du complexe et des voies-bus seront réservées sur la rue de la Pierre-à-Mazel.

Notre Conseil partage l'opinion émise par les services cantonaux consultés selon laquelle il serait intéressant de réaliser dès l'ouverture de la Maladière la liaison jusqu'à Monruz. En effet, la perspective de la création d'un parking d'échange aux piscines du Nid-du-Crô va dans le sens de la politique cantonale des transports. »

Ces éléments étaient illustrés par l'annexe 12B de l'EIE « *Circulation et stationnement ; état futur avec projet – mesures d'amélioration de la desserte de transports publics à moyen terme* » que nous reproduisons en figure 6.

Les mesures principales de gestion de la circulation consistant à l'adaptation des carrefours du secteur concerné tenaient compte, à l'époque déjà, d'une circulation en giratoire « *permettant d'assurer également à terme le passage d'une ligne de transports publics performante* ».

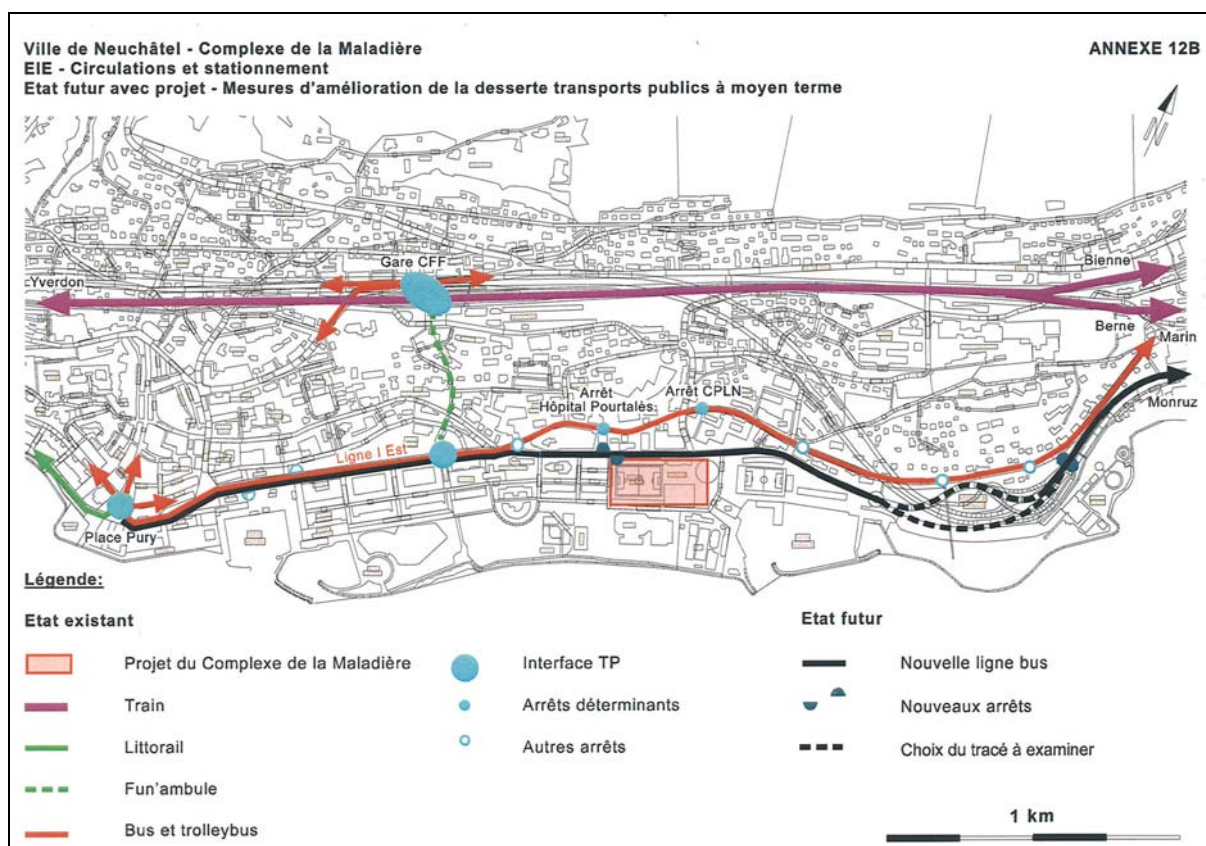


Figure 6 : extrait EIE – PS Maladière, future desserte transports publics

L'EIE précisait à propos des transports publics ce qui suit :

« Pour répondre aux importants flux quotidiens de personnes générés par le projet la Maladière, une nouvelle ligne de transports publics sera mise en place pour desservir le complexe. En effet, la desserte actuelle du quartier de la Maladière passant sur la rue du même nom n'est pas pleinement satisfaisante.

Cette nouvelle desserte doit s'inscrire dans les perspectives de développement et d'amélioration du réseau TN. Elle doit également anticiper et mettre en place la structure organisationnelle du réseau TN dans la perspective à terme de l'extension d'un système de transport lourd (par exemple Littorail), la concrétisation de ce dernier ne pouvant pas être envisagée avant 2010/2015.

Cette nouvelle desserte de transports publics doit aussi avoir le souci de relier efficacement le pôle commercial qu'est le centre-ville de Neuchâtel et la Maladière.

Le principe proposé consiste à réaliser une ligne partant de la place Pury, empruntant l'avenue du 1^{er} Mars, la rue de la Pierre-à-Mazel puis la route des Falaises jusqu'à Monruz. Les principaux arrêts desservis correspondront à ceux de la ligne 1 sur l'avenue du 1^{er} Mars, la

Maladière, les piscines du Nid-du-Crô et Monruz avec la possibilité d'échange sur la ligne 1 actuelle.

Cette nouvelle offre permettra de mieux utiliser le parking des piscines en favorisant par exemple les principes de P+R et de répondre aux besoins actuels de doublement de la ligne 1 aux heures de pointe.

(...).

A plus long terme, la réflexion portera sur le prolongement du Littorail (ou un autre transport urbain performant) en intégrant également la desserte actuelle de la ligne 1 ».

Enfin, l'Association Transports et Environnement, section Neuchâtel (ATE) retirait son opposition au plan spécial la Maladière et décidait d'appuyer la Ville de Neuchâtel compte tenu de son engagement de mise en service d'une ligne de bus complémentaire desservant la Maladière jusqu'au Nid-du-Crô, voire Monruz, avec la création d'un parking d'échange au parking du Nid-du-Crô, dans le cadre de la 3^e étape du plan de stationnement, ceci dès l'ouverture du complexe de la Maladière.

Nous vous proposons donc aujourd'hui de passer à l'acte et de libérer les moyens nécessaires à la création d'une nouvelle ligne de bus en application du plan spécial la Maladière, sanctionné par les Autorités compétentes. Précisons que cette nouvelle ligne ne remet pas en cause le projet de prolongement en est du Littorail.

Ligne de bus place Pury – piscines – N° 11

La nouvelle ligne de transports publics projetée sera ouverte entre le centre-ville (place Pury – BCN) et la Maladière. Elle utilisera les arrêts existants sur l'avenue du 1^{er} Mars et se prolongera jusqu'au Nid-du-Crô afin de desservir en plus les piscines ainsi que le parking d'échange du Nid-du-Crô. Sa fréquentation moyenne devrait se situer dans un premier temps à 2'000 voyageurs par jour, soit quelque 600'000 passagers par an.

Cette nouvelle prestation sera introduite dès l'ouverture du centre commercial, en principe fin septembre – début octobre 2006. Elle fera l'objet d'une période d'essai de trois ans, conformément à la Loi cantonale sur les transports. Passé ce délai, il s'agira de tirer un bilan de cette prestation afin d'envisager, en cas de succès, le prolongement de son exploitation, par le biais du pot commun.

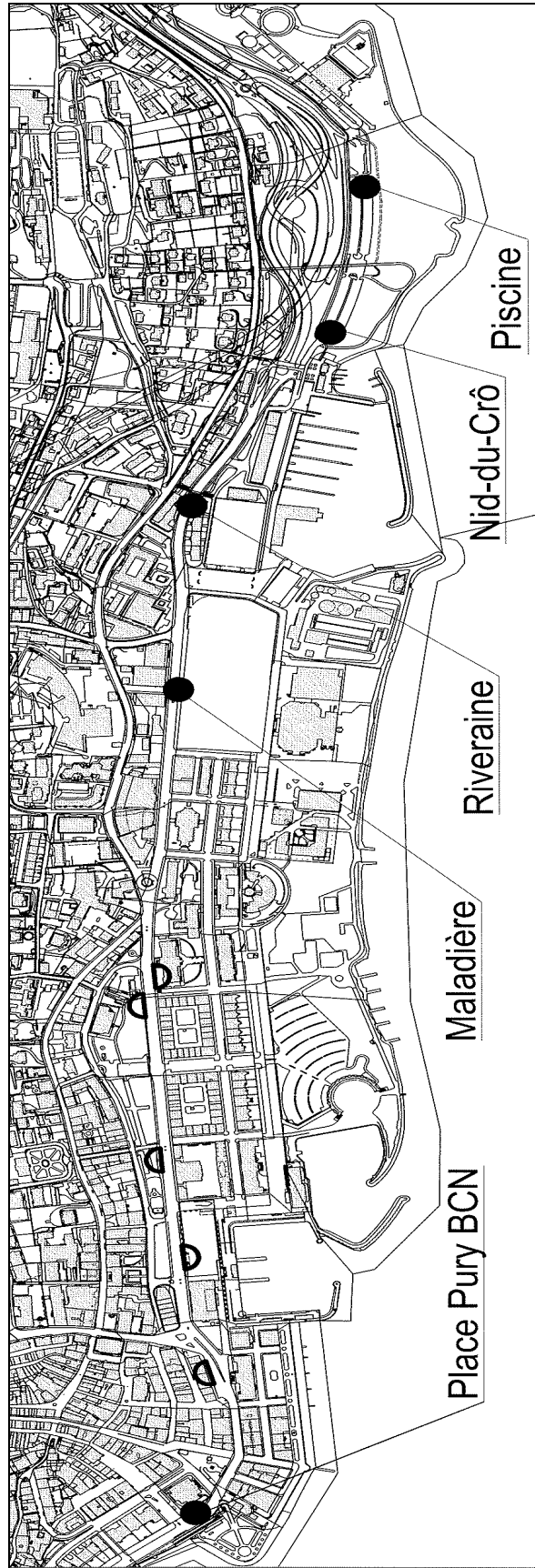


Figure 7 : nouveaux arrêts pour la ligne n° 11

Afin de tenir compte des moyens financiers à disposition et de répondre aux attentes des usagers des transports publics, des P+R et des utilisateurs des piscines, il a été opté pour une cadence de 12 à 15 minutes en fonction de la densité du trafic, pour un service s'étendant de 06h30 à 20h15, du lundi au samedi. Cette prestation permettra, aux heures de pointe, de soulager la ligne n° 1 très fortement fréquentée. L'activité des écoles, de l'Université et du complexe de la Maladière étant très réduite le dimanche, les prestations seront adaptées aux usagers des piscines du Nid-du-Crô, soit par une cadence de l'ordre de 20 minutes, entre 08h30 et 20h00.

Cette nouvelle ligne de bus sera exploitée par les TN qui en détiendront la concession. Elle sera desservie par deux véhicules dont un propulsé par un moteur à gaz. Il est ainsi possible de répondre aux exigences de développement durable d'une part, et d'exploiter au mieux les équipements existants dont la station de remplissage située au nord de la Maladière, d'autre part. En cas de succès, l'exploitation au gaz pourra être étendue au deuxième véhicule, voire sur d'autres lignes. Il serait toutefois prématuré d'envisager cette extension sans avoir pu tirer les conclusions qui s'imposeront à l'issue de la période d'essai. Le deuxième véhicule sera propulsé par un moteur diesel.

Répartition des coûts

La répartition des coûts d'exploitation de cette nouvelle ligne, pour la période d'essai de trois ans, conformément à la Loi cantonale sur les transports, se fera entre l'Etat et la Ville de Neuchâtel. Un complément de financement sera apporté par la Coop Centre Maladière qui entend soutenir les efforts entrepris en faveur de la protection de l'environnement et la mise en service d'un bus à gaz. Pour un coût d'exploitation total estimé à 1'086'000 francs, la part de la Ville de Neuchâtel est de l'ordre de 744'000 francs (figure 8).

Charges annuelles	Recettes voyageurs annuelles	Part Ville	Part Canton	Part partenaires commerciaux
1'086'000.-	100'000.-	744'000.-	192'000.-	50'000.-

Figure 8 : répartition des coûts d'exploitation

La part de la Ville de Neuchâtel consacrée au financement du découvert d'exploitation de la ligne sera prise pour un montant de 200'000 francs

par année, pendant trois ans, sur le fonds d'amélioration d'accessibilité de la Ville. Ce fonds est alimenté par la perception de la contribution de compensation pour places de parc manquantes. La situation du fonds au 31 décembre 2005 était de 1'811'305 fr. 05 dont il est prévu de libérer un million de francs pour la mise en œuvre des mesures du plan de stationnement (rapport 06-008).

Le solde de la part de la Ville estimé à 544'000 francs par année sera inscrit au budget de la Section des transports. Ce montant sera partiellement compensé à raison de 280'000 francs par la prise en charge du Fun'ambule par l'Etat, dès 2007, à travers le pot commun des transports.

Par ailleurs, l'Etat prendra en charge l'excédant de charges d'exploitation du Fun'ambule dès 2007, réduisant de manière durable la contribution de la Ville de Neuchâtel.

Pour l'exercice 2006, soit dès l'ouverture du centre commercial de la Maladière cet automne, la totalité de la part de la Ville pourra être prise sur ce fonds, soit 162'000 francs environ.

Soulignons que plusieurs variantes d'exploitation ont été étudiées en plus de celle proposée.

La première consistait à limiter l'exploitation de la nouvelle ligne du centre-ville à la Maladière, avec une cadence de 15 à 20 minutes. Son coût d'exploitation était de l'ordre de 489'000 francs. En plus du fait que nous ne respectons pas le plan spécial et les engagements pris, il nous est apparu que de limiter la ligne à la Maladière ne s'inscrivait pas dans les intentions de votre Autorité ni dans la logique d'une desserte intelligente du P+R et des piscines du Nid-du-Crô. Cette variante n'a donc pas été retenue.

La deuxième consistait à desservir le même parcours que nous vous proposons (centre-ville – piscines du Nid-du-Crô) mais à une cadence plus élevée encore, soit 10 minutes au lieu de 12 à 15 minutes. Cette cadence impliquait de passer de deux à trois véhicules, ce qui portait les coûts d'exploitation à 1'487'000 francs environ. L'Etat ayant clairement annoncé vouloir limiter son financement à 192'000 francs, correspondant à une participation de desserte jusqu'à la Maladière (sans prolongement au P+R et aux piscines), cette variante n'a pas été retenue.

Précisons qu'il est envisageable, en fonction de l'évolution de la situation, de modifier la cadence retenue.

En termes d'investissements, ce sont les TN qui procèdent à l'achat des véhicules et des équipements. Notons que pour le véhicule à gaz, une

participation de 60'000 francs est accordée par notre fournisseur de gaz (GVM – Gasverbund Mittelland AG). La Ville de Neuchâtel prend à sa charge un investissement de l'ordre de 220'000 francs, consacré à l'aménagement des dalles et des quais d'arrêts, à l'acquisition, la pose et le raccordement d'abris. Ce montant figure dans le projet d'arrêté II concernant les travaux nécessaires à la réalisation de la Maladière, conformément au plan spécial et au contrat d'équipement de la Maladière.

Consultations

Les Commissions financière et du plan d'alignement du Conseil général et les Commissions consultatives du Conseil communal du sport, de la police du feu, de la circulation et de l'urbanisme ont été consultées en 2003 déjà, lors de la présentation du rapport sur la Maladière.

Le 27 avril 2006, ce rapport sera présenté à la Commission financière. Le 12 avril 2006, il a été fait de même à la Commission consultative de la mobilité, qui l'a préavisé favorablement à l'unanimité.

2.3. Application de l'alignement à la Pierre-à-Mazel

Etudié dans le cadre du projet de la Maladière pour assurer le développement et l'équilibre de l'ensemble, l'ancien plan d'alignement datant du début du 20^e siècle a été révisé en 2003 et mis à l'enquête avec le plan spécial de la Maladière accepté par votre Autorité.

Le coût total est estimé à 700'000 francs avec une participation de la Ville de 50 %, soit 350'000 francs. Le solde est pris en charge par nos partenaires de la Maladière. Ce montant sera consacré aux travaux d'aménagement des trottoirs nord et sud, des accès et des espaces touchés à hauteur du CPLN.

2.4. Aménagement d'un giratoire au carrefour 1^{er} Mars – Maladière – Pierre-à-Mazel

Le rapport de la Maladière fixe aussi le cadre pour l'aménagement du carrefour 1^{er} Mars – Maladière – Pierre-à-Mazel. L'étude précise a été menée et nous vous en présentons le résultat à la figure 11.

La gestion actuelle par feux atteint déjà la limite de capacité, générant des attentes longues à l'ensemble des utilisateurs (piétons, voitures, transports publics). Les simulations menées dans le cadre de la

Maladière ont confirmé la nécessité de revoir la gestion des carrefours sur l'ensemble de l'axe RC5.

L'option a été prise alors de poursuivre, sur la base des principes arrêtés sur l'avenue du 1^{er} Mars, à savoir d'améliorer la fluidité de l'ensemble par l'aménagement de giratoires tout en visant à calmer le trafic et à améliorer ainsi la circulation des transports publics et la sécurité des piétons.

Dans ce contexte précis, les investisseurs privés de la Maladière prennent en charge les aménagements des carrefours Pierre-à-Mazel – Littoral et Pierre-à-Mazel – Gibraltar. La Ville aménage le carrefour 1^{er} Mars – Maladière – Pierre-à-Mazel. Estimé dans un premier temps à 500'000 francs à la planification des investissements, ce giratoire en soi coûtera 290'000 francs. Cela dit, il convient aussi de reprendre le tapis routier sur l'ensemble du croisement. Les travaux de réfection de surface menés en été 2004 ont été en effet arrêtés en amont du carrefour. Cela représente une surface de plus de 4'000 m². Nous profitons de l'intervention pour revoir l'accès au faubourg de l'Hôpital avec l'introduction de la « zone 30 » conformément au programme confirmé par votre Autorité en automne 2004.

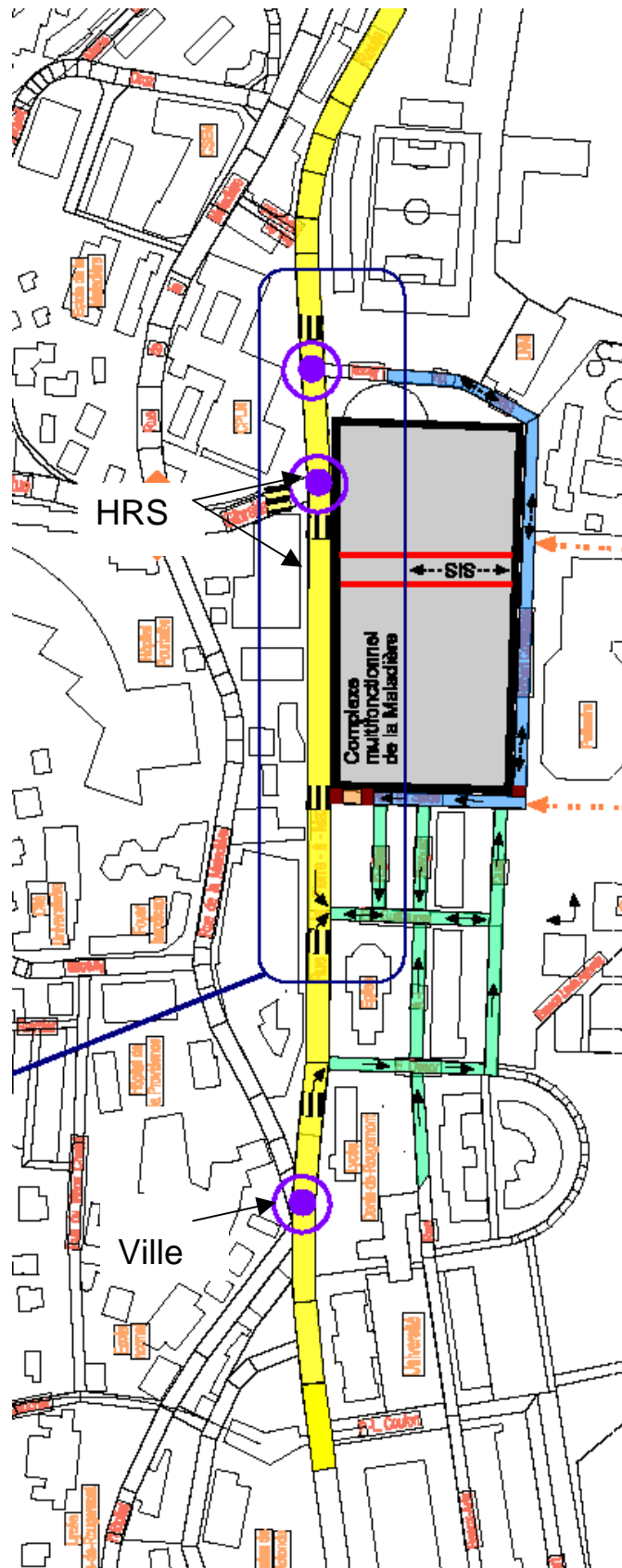


Figure 9 : extrait plan spécial Maladière – aménagement des carrefours, principe de prise en charge

Notons qu'une partie des détournements des conduites souterraines a été réalisée en été 2005 de manière coordonnée afin de limiter la durée des travaux de surface projetés.

Cette refonte complète du secteur nécessite l'adaptation de la ligne aérienne des TN, le déplacement des arrêts bus ainsi qu'un complément en éclairage public. La géométrie est fortement conditionnée par le passage des transports publics

Le noyau (partie centrale) du giratoire sera traité de manière simple et exempt d'obstacle visuel, conformément au principe présenté à la Commission d'urbanisme notamment, tout en préservant le potentiel de passage d'un transport public en site propre. Il en va de même pour les giratoires pris en charge par nos partenaires.

Le parti de préserver l'arrêt de desserte de l'Hôpital Providence a été retenu, quand bien même les arrêts « Université » ainsi que « Hôpital » sont relativement proches. Cela dit, les distances entre chaque arrêt correspondent aux prescriptions usuellement appliquées en desserte urbaine.

L'aménagement assurera la continuité de la voie bus et la priorité aux transports publics facilitant la sortie de l'arrêt « Université » en direction de Marin, les TN restant sur la voie leur étant réservée. Par rapport à aujourd'hui, la perte de temps due à la présence des feux de signalisation sera aussi réduite et correspondra à la demande exprimée par les TN.

Au niveau des piétons, un passage supplémentaire a été créé par rapport à la situation actuelle.

Pour les deux-roues, le fait de diminuer la vitesse du trafic est un élément positif. L'absence de voies deux-roues sur les branches d'accès au giratoire, tel que formulé dans les études menées et expliquées lors du projet de la Maladière, reste cohérente.

Enfin, l'aménagement de l'accès au faubourg de l'Hôpital et la suppression de la sortie directe en direction de Marin, limitera de manière considérable le trafic de transit. Compte tenu de la présence nombreuse de piétons et cyclistes due au Lycée Denis-de-Rougemont, l'Université, l'Ecole catholique, etc., cette solution va dans le sens du souci de la sécurité envers les usagers de la mobilité douce.

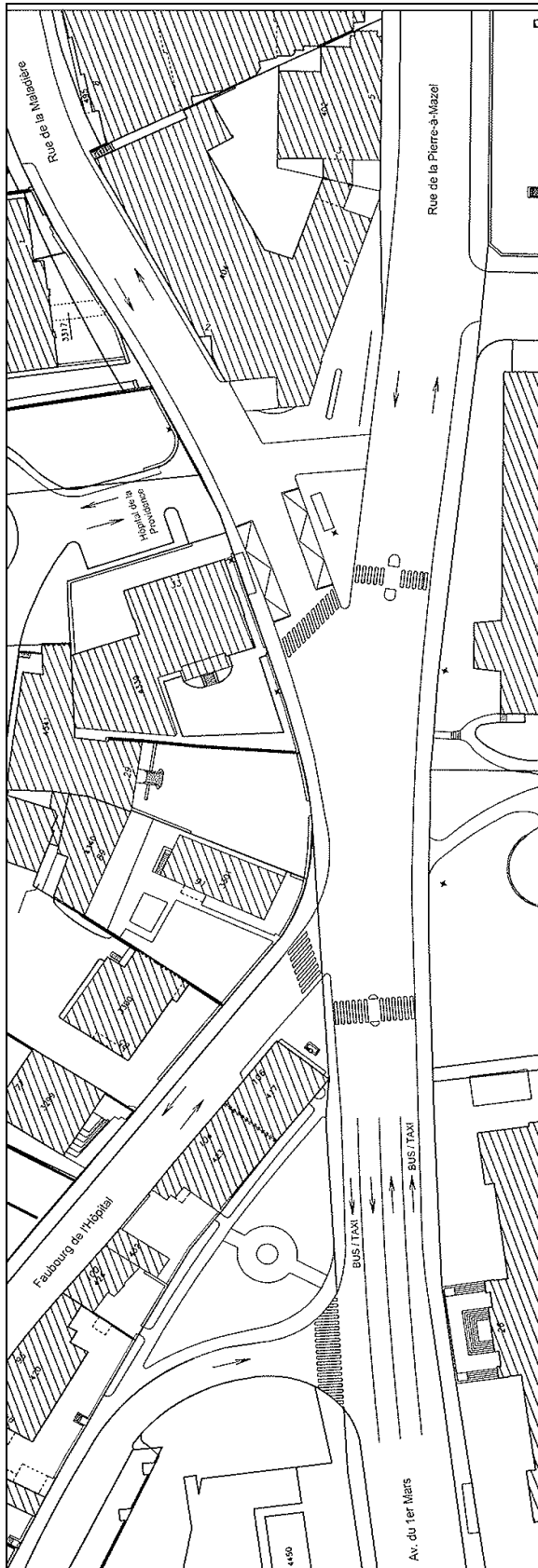


Figure 10 : situation actuelle du carrefour 1^{er} Mars – Maladière – Pierre-à-Mazel

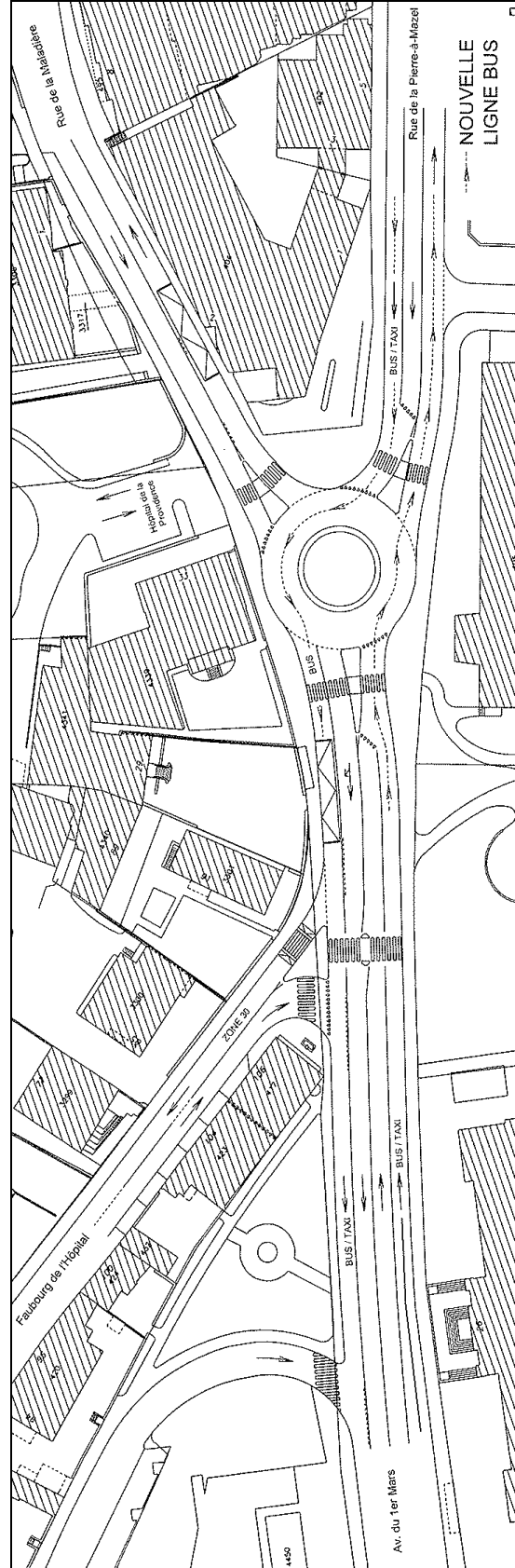


Figure 11 : situation finale aménagement du carrefour 1^{er} Mars – Maladière – Pierre-à-Mazel et nouvelle ligne de transports publics

Le plan spécial de la Maladière a aussi fixé comme principe l'introduction d'une nouvelle ligne de transports publics. Il a été pris soin d'assurer une bonne accessibilité de la ligne de transports publics au giratoire en lui accordant les priorités par rapport aux voitures.

Au niveau des coûts, la situation se présente comme suit :

	Coût global Frs	dont giratoire Frs
Enrobé (4036 m ²) :	330'000.-	80'000.-
Bordure (980 m ¹) :	71'000.-	15'000.-
Pavés alignés (250 m ¹) :	18'000.-	0.-
Pavés en surface (350 m ²) :	68'000.-	25'000.-
Déviations conduites souterraines :	30'000.-	30'000.-
Adaptation ligne aérienne TN :	50'000.-	50'000.-
Déplacement arrêt et équipement :	60'000.-	60'000.-
Marquage et signalisation verticale :	25'000.-	10'000.-
Eclairage public, engazonnement	20'000.-	20'000.-
TOTAL	<u>672'000.-</u>	<u>290'000.-</u>

Un montant de 500'000 francs a été retenu à la planification financière 2006 – 2009 ; nous proposons de demander comme prévu, cette somme. Le solde de 172'000 francs sera pris en charge par le budget de fonctionnement sur la part d'entretien routier, puisqu'une partie importante relève de la remise en état de la surface de circulation.

Les subventions de la Confédération par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV, anciennement OFEFP) annoncées en 2003 dans le cadre des aménagements favorisant la fluidité du trafic, ne sont plus disponibles. En effet, la Confédération a supprimé ce programme en 2005. Nous avons pu toutefois en bénéficier pour plusieurs projets : place Blaise Cendrars, giratoire Tivoli – Maillefer, giratoire Gibraltar – Crêt-Taconnet – Bellevaux, Espace de l'Europe.

3. Planification des dépenses

La planification des dépenses correspond au tableau ci-après, les montants sont prévus à la planification financière 2006 – 2009.

Programme	2006	2007	2008	2009	Total
Programme d'entretien	600'000.-	700'000.-	1'000'000.-	1'200'000.-	3'500'000.-
Programme Maladière	1'100'000.-	770'000.-	100'000.-	0.-	1'970'000.-

Les frais financiers et les amortissements annuels s'élèveront entre 150'000 et 200'000 francs par année. Parallèlement, d'autres amortissements liés à des crédits antérieurs arrivent à échéance.

4. Conclusions

Le maintien du domaine public et son développement sont des missions importantes et prioritaires. Le domaine public constitue l'infrastructure de base aux activités de notre cité et à son développement. Les méthodes de travail et des matériaux toujours plus respectueux de l'environnement seront appliqués dans l'esprit de développement durable. L'ensemble des interventions s'inscrit dans les contextes budgétaires planifiés et annoncés et dans les priorités du Programme politique 2006 – 2009.

Par ailleurs, les décisions relatives aux travaux nécessaires au complexe de la Maladière, y compris ceux indispensables à la fluidité du trafic et des transports publics, s'inscrivent dans les décisions antérieures de votre Autorité.

Nous proposons donc à votre Conseil de libérer les montants nécessaires aux travaux d'entretien annoncés et essentiels pour l'achèvement du complexe de la Maladière, ceci en parfait accord avec nos partenaires privés, tant investisseurs que locataires.

C'est dans cet esprit que nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte du présent rapport et d'adopter les projets d'arrêtés ci-après.

Neuchâtel, le 19 avril 2006

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Antoine Grandjean

Rémy Voirol

Annexe : plan

Projet I

**Arrêté
concernant le programme d'entretien
sur le domaine public 2006 - 2009**

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

Article premier.- Un montant de 3'500'000 francs est accordé au Conseil communal pour le programme d'entretien sur le domaine public 2006 - 2009.

Art. 2.- Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 5 %. Il sera pris en charge par la Section des travaux publics.

Art. 3.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Projet II

Arrêté concernant les travaux nécessaires à la réalisation de la Maladière, conformément au plan spécial et au contrat d'équipement de la Maladière

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,
Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Article premier.- Un montant de 1'470'000 francs est accordé au Conseil communal pour les travaux nécessaires à la réalisation de la Maladière, conformément au plan spécial et au contrat d'équipement de la Maladière.

Art. 2.- Un montant de 500'000 francs est accordé au Conseil communal pour l'aménagement du carrefour 1^{er} Mars – Maladière – Pierre-à-Mazel et ses alentours, conformément au plan spécial de la Maladière.

Art. 3.- Ces investissements feront l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 5 %. Il sera pris en charge par la Section des travaux publics.

Art. 4.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Projet III

Arrêté
concernant l'exploitation de la nouvelle ligne de transports publics
reliant la piscine, le parking du Nid-du-Crô et la Maladière au centre-
ville

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,
Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé à mandater la Compagnie des Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN) pour l'exploitation, pendant trois ans, d'une nouvelle ligne de transports publics reliant la piscine, le parking du Nid-du-Crô et la Maladière au centre-ville.

Art. 2.- Le Conseil communal est autorisé à couvrir l'excédent de charges de cette nouvelle ligne, estimé à 744'000 francs.

Art. 3.- Le financement de l'excédent de charges sera assuré pour partie par le Fonds pour l'accessibilité, le solde étant imputé aux comptes de la Section des transports.

Art. 4.- Après la période d'essai de trois ans, le financement de cette nouvelle ligne sera reconsidéré.

Art. 5.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.