



Réponse du Conseil communal au Conseil général à l'interpellation n° 10 – 604 du groupe PopVertsSol concernant le projet d'aménagement de la place Numa-Droz

(Du 28 juin 2010)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 15 mars 2010, le groupe PopVertsSol a déposé l'interpellation suivante :

« Le projet d'aménagement de la place Numa-Droz, dévoilé par la presse locale le 28 janvier dernier, a suscité un grand intérêt au sein de la population de la ville et d'ailleurs. Les réactions ont parfois été vives, face au changement assez radical d'un espace urbain central de notre ville.

Le groupe PopVertsSol tient en premier lieu à exprimer son soutien, voire son enthousiasme, pour ce projet d'avenir, qui vise en premier lieu la qualité de vie des habitants et la convivialité du centre-ville rendu à la mobilité douce. Le groupe salue les objectifs du projet auxquels il adhère parfaitement. Il se réjouit également de la démarche de communication large mise en place dès le stade de l'avant-projet.

Par cette interpellation, notre groupe entend donc participer, en amont du futur rapport du Conseil communal, aux réflexions indispensables à la finalisation d'un projet qui puisse réellement remplir les objectifs fixés et rencontrer l'adhésion la plus large possible.

Soulignons-le d'emblée : 15 ans après l'ouverture des tunnels sous la ville, il est grand temps de mettre en place les mesures

d'aménagement nécessaires à l'évolution des comportements de mobilité. Il est grand temps que les 35 % de trafic de transit en surface empruntent les tunnels. Il est grand temps que la population trouve là la récompense de l'effort d'investissement consenti pour ces travaux.

En ce qui concerne les objectifs de cet avant-projet, le groupe PopVertsSol est d'avis :

- 1. que la surface entière de cette place doit être accessible, y compris le carré central, et qu'il puisse être investi par la population. Il nous paraît fondamental d'offrir aux piétons des cheminements plus courts qu'auparavant, sans obliger à des détours,*
- 2. que les cyclistes doivent pouvoir circuler facilement, même si le trafic motorisé bouchonne,*
- 3. que les trolleybus doivent pouvoir maintenir voire améliorer leurs horaires grâce à des tracés bien étudiés,*
- 4. que les travaux d'aménagement en dur sur la surface de la place, du type bornes centrales en pavés ou autre, doivent être limités au strict minimum et le plus léger et bon marché possible.*

Dans le contexte de cet avant-projet, nous avons quelques questions :

- Pourquoi n'envisage-t-on pas tout simplement la fermeture complète de la place à la circulation motorisée, sauf aux transports publics, en deux mots une extension de la zone piétonne ?*
- L'objectif d'amélioration de la mobilité douce est clairement affirmé. Les piétons sont mentionnés et représentés sur les images de synthèse. C'est bien, mais... toujours en attente d'un plan général de mobilité douce pour la ville, nous sommes désagréablement surpris de ne trouver aucun cycliste dans cet avant-projet : ni sur les images de synthèse, ni dans le communiqué de presse. Comment envisage-t-on de garantir une circulation fluide et sûre aux cyclistes ?*
- Comment le périmètre du projet a-t-il été défini ? Il nous semble que la rue de la Place-d'Armes pourrait être également englobée et ainsi rendue dans une grande mesure à la mobilité douce.*
- Votre information indique que les TN travaillent sur ce projet avec enthousiasme, mais est-ce que les grands trolleybus sont adaptés aux virages à angles droits dans un rond-point carré ? Est-ce que tous les feux de circulation pourront être supprimés ?*

- *Quelles mesures d'accompagnement vont être prises pour éviter le report du trafic sur la rue des Bercles et sur l'avenue de la Gare ?*
- *Quelles procédures de suivi du projet a-t-on prévu pour assurer l'efficacité de la réalisation de cet aménagement et le respect des délais et de l'enveloppe financière prévus ?*
- *Si le projet ne pouvait être mené à bien pour l'année du millénaire, ne serait-ce pas l'occasion d'accomplir un test grandeur nature, avant les travaux, en fermant la place à la circulation pour la période des festivités ? L'Eurofoot nous a déjà démontré la faisabilité du concept.*
- *Enfin, la démarche de communication entreprise est très positive, mais ses objectifs ne sont pas explicites. Est-ce qu'il s'agit d'informer seulement, ou a-t-on prévu d'écouter et d'entendre les réactions et propositions ? Lesquelles et avec quelles conséquences sur la finalisation du projet ? »*

En application de l'article 38 al. 1 du Règlement général et dans la mesure où le texte déposé tient lieu de développement écrit, nous vous apportons la réponse ci-après.

1. Introduction

Afin de renforcer l'attractivité du centre-ville tout en soignant les aspects de transports et d'urbanisme, la Ville de Neuchâtel a déposé un avant-projet d'aménagement de la place Numa-Droz auprès de la Confédération, ceci dans le cadre du projet d'agglomération neuchâtelois.

Dans son rapport de 2001 sur la politique des agglomérations, le Conseil Fédéral a reconnu que les collectivités locales ne pouvaient résoudre seules les problèmes d'agglomération notamment ceux concernant la mobilité et qu'une action concertée des villes et des communes, des cantons et de la Confédération était nécessaire. C'est ainsi que des projets d'agglomération ont été élaborés. L'accent a été mis sur les aspects de transports et d'urbanisation afin d'assurer l'attractivité économique des régions urbaines et garantir une qualité de vie élevée à leurs habitants. Le projet de nouvel aménagement de la place Numa-Droz s'inscrit dans ce contexte fédéral également soutenu par le canton et le Réseau urbain neuchâtelois (RUN). Il y puise tout son sens.

L'aménagement de la place Numa-Droz s'inscrit donc dans le cadre des projets d'agglomération qui ont pour but d'améliorer les conditions de circulation dans les villes. Ce dossier a été repris dans notre programme politique et sa planification financière des investissements. Il a été retenu par la Confédération pour une réalisation prioritaire planifiée dès 2011, à l'instar de toute une série d'autres dossiers au niveau national mais aussi cantonal, notamment à La Chaux-de-Fonds.

L'aménagement de la place Numa-Droz qui, dans un premier temps traitait le nœud routier, a rapidement évolué dans une approche plus large et cohérente, englobant les branches d'accès au carrefour Numa-Droz lui-même. Finalement, un projet plus complet a été déposé auprès de la Confédération en décembre 2009, dans la perspective de sa concrétisation.

Ce dernier fera l'objet d'une demande de crédit à la fin de l'année 2010 voire au début de l'année 2011, auprès de votre Conseil. Il n'est dès lors pas prévu une description détaillée du dossier dans la présente réponse, celui-ci étant encore à l'étude.

2. Réponses à l'interpellation

Nous apportons ci-après les remarques et les réponses aux différents avis et questions énoncés dans l'interpellation.

En premier lieu, la volonté de notre Conseil, comme exprimée dans le programme politique 2010 – 2013, consiste à améliorer l'attractivité du centre-ville, à réduire l'empreinte routière de la place Numa-Droz, à rapprocher le cœur de la ville au lac et aux faubourgs, à favoriser les échanges et à dynamiser le centre de notre Cité. Il s'agit de réduire la coupure provoquée par l'axe cantonal place Pury – avenue du 1^{er} Mars, par un aménagement visant à mettre en valeur la qualité du bâti aux alentours de la place, d'élargir les espaces dévolus aux piétons, d'améliorer la mobilité douce et les conditions environnementales de manière durable, de modérer le trafic avec une priorité marquée pour les transports publics.

Il s'agit également de concrétiser, comme le rappelle par ailleurs l'interpellation, quelques principes d'aménagement rendus possibles par la présence des tunnels sous la ville de Neuchâtel, destinés à capter l'ensemble du trafic de transit.

Nous précisons toutefois que l'action porte sur la route cantonale qui doit continuer à remplir son rôle dans la hiérarchie du réseau et des besoins d'accessibilité générale à notre cité. L'objectif consiste donc à trouver l'équilibre nécessaire à l'ensemble des besoins de la ville en tenant compte de ce contexte particulier.

S'agissant des avis émis par les interpellateurs, nous formulons les remarques ci-après :

Avis no 1 : *« que la surface entière de cette place doit être accessible, y compris le carré central, et qu'il puisse être investi par la population. Il nous paraît fondamental d'offrir aux piétons des cheminements plus courts qu'auparavant, sans obliger à des détours »*

Le but de l'aménagement consiste bel et bien à favoriser l'utilisation aussi large que possible des espaces par les piétons et la mobilité douce en général, sans pour autant empêcher le trafic automobile de pouvoir transiter sur les parties qui lui sont réservées. La surface centrale dévoilée dans l'avant-projet est destinée à être utilisée et traversée autant que possible, tout en offrant d'autres alternatives aux piétons préférant utiliser des axes préférentiels de traversées.

Avis no 2 : *« que les cyclistes doivent pouvoir circuler facilement, même si le trafic motorisé bouchonne »*

Les gabarits des voies de circulation ainsi que la vitesse prévue sont précisément destinés à favoriser l'intégration et la sécurité des deux-roues. Mentionnons que la géométrie retenue vise à limiter également naturellement la vitesse des véhicules.

Avis no 3 : *« que les trolleybus doivent pouvoir maintenir, voire améliorer leurs horaires grâce à des tracés bien étudiés »*

Là aussi, les gabarits, notamment sur l'espace central, permettent aux transports publics de se mouvoir avec aisance. De plus, ces derniers auront la priorité d'accès par rapport aux autres modes de transport à l'entrée du périmètre élargi de la place. Notons que les taxis ou les deux-roues, en tant qu'utilisateurs des voies bus bénéficieront des mêmes priorités à l'instar des règles actuelles sur l'avenue du 1^{er} Mars.

Avis no 4 : *« que les travaux d'aménagement en dur sur la surface de la place, du type bornes centrales en pavés ou autre, doivent être limités au strict minimum et le plus léger et bon marché possible »*

Le souci financier est important et le mobilier urbain peut en effet se révéler coûteux. Toutefois, nous ne pouvons pas nous passer d'un certain nombre d'équipements dans le but d'obtenir un résultat de qualité. C'est aussi par la qualité d'aménagement que les différents acteurs et utilisateurs vivent pleinement l'espace avec un sentiment de sécurité.

S'agissant des questions posées par les interpellateurs, nous formulons les réponses ci-après :

Question 1 : *« Pourquoi n'envisage-t-on pas tout simplement la fermeture complète de la place à la circulation motorisée, sauf aux transports publics, en deux mots une extension de la zone piétonne ? »*

Les effets d'une fermeture complète de la route cantonale, axe principal de surface, conduiraient à la paralysie en termes de reports de circulation et affecteraient grandement d'autres secteurs de la ville souvent densément peuplés, telles la rue des Parcs, la rue des Bercles, la rue de l'Ecluse, l'avenue de la Gare, pour ne nommer que les plus proches.

Il s'agit, comme précisé plus haut, de trouver un équilibre entre les différents besoins de la ville en incitant un maximum de trafic de transit à passer par les tunnels.

La route cantonale doit donc toujours remplir son rôle. Le trafic nécessaire aux activités de la ville et de son commerce en particulier doit demeurer.

Il s'agit par des aménagements de favoriser davantage la mobilité douce de manière générale et de manière particulière, les mouvements piétons entre la zone piétonne et le lac, mais aussi entre la zone piétonne et les faubourgs.

Par ailleurs, le Canton demeure maître chez lui et n'envisage pas de fermer cet axe cantonal important. En revanche, il partage notre vision s'agissant de la gestion du trafic dans le secteur de la place Numa-Droz.

Question 2 : *« L'objectif d'amélioration de la mobilité douce est clairement affirmé. Les piétons sont mentionnés et représentés sur les images de synthèse. C'est bien, mais... toujours en attente d'un plan général de mobilité douce pour la ville, nous sommes désagréablement surpris de ne trouver aucun cycliste dans cet avant-projet : ni sur les*

images de synthèse, ni dans le communiqué de presse. Comment envisage-t-on de garantir une circulation fluide et sûre aux cyclistes ? »

Il est évident qu'à l'instar des piétons, les cyclistes seront favorisés directement par les aménagements et la réglementation en vigueur sur l'espace réaménagé. Comme précisé précédemment, les largeurs des voies de circulation permettront à l'ensemble des acteurs de traverser et déambuler dans une bonne sécurité. Il convient à ce stade également de préciser que dans tous les cas, les bases légales en matière de gestion de l'espace public, seront parfaitement et strictement respectées.

Question 3 : *« Comment le périmètre du projet a-t-il été défini ? Il nous semble que la rue de la Place-d'Armes pourrait être également englobée et ainsi rendue dans une grande mesure à la mobilité douce »*

Il s'agissait dans un premier temps, de traiter plus spécifiquement le carrefour de la place Numa-Droz. Comme mentionné plus haut, nous avons élargi la réfection aux branches d'accès à ce carrefour essentiel jusqu'à la rue de l'Hôpital au nord, à la Place-d'Armes non comprise en ouest et jusqu'à la place du Port non comprise à l'est. Cette approche large occasionnera des investissements plus conséquents que ceux prévus dans une vision restreinte. L'extension des principes d'aménagement au-delà du périmètre proposé sera possible tant à l'est, au nord qu'à l'ouest, tout en préservant les qualités du projet et les objectifs recherchés, mais il s'agit dans un premier temps de rester dans un cadre financier acceptable correspondant à notre planification financière.

Question 4 : *« Votre information indique que les TN travaillent sur ce projet avec enthousiasme, mais est-ce que les grands trolleybus sont adaptés aux virages à angles droits dans un rond-point carré ? Est-ce que tous les feux de circulation pourront être supprimés ? »*

Les TN sont étroitement associés à l'étude. C'est une condition évidente et indispensable que les véhicules des transports publics puissent circuler autour de la place. La dimension importante de celle-ci le permet. Relevons que des secteurs beaucoup plus modestes existent et fonctionnent, par exemple à l'avenue de la Gare à la hauteur du sous-voie CFF ou encore en face de l'Université à l'intersection de l'avenue du 1^{er} Mars et de la rue de la Maladière. La forme rectangulaire de la place sera encore affinée et offrira des conditions de mobilité adéquates pour tous les usagers.

La place Numa-Droz est un nœud stratégique pour les TN et, à ce titre, les aménagements doivent considérer avec tout le soin voulu, les besoins des transports publics. L'un des enjeux important consiste en l'adaptation de la ligne aérienne. Dans un regard urbanistique, nous serions tentés de supprimer tout obstacle d'infrastructure, mais il est évident que l'importance de ce nœud nécessite des infrastructures importantes et fiables. Il est donc indispensable de trouver des compromis entre des souhaits urbanistiques et des exigences techniques. Mentionnons encore que dans l'étude de la ligne aérienne, les TN prévoient des infrastructures autorisant des alternatives de mouvement nouvelles par rapport à aujourd'hui, avec des trolleybus.

Sur le principe, l'ensemble de l'aménagement prévoit la suppression des feux de signalisation.

Question 5 : « *Quelles mesures d'accompagnement vont être prises pour éviter le report du trafic sur la rue des Bercles et sur l'avenue de la Gare ?* »

C'est précisément en fonction des soucis de report de trafic que la fermeture complète de la route cantonale doit être évitée. En effet, comme déjà mentionné, le risque de report de charges sur la rue des Bercles, la rue de l'Ecluse, l'avenue de la Gare et la rue des Parcs n'est pas acceptable. Nous disposons à Neuchâtel de la traversée en tunnels réalisée à grands frais. Ces tunnels ont pour mission d'absorber le trafic de transit. Aujourd'hui, la capacité d'absorption de la circulation des tunnels n'est pas atteinte. Il s'agit dès lors de faire en sorte que ces derniers remplissent pleinement leur rôle. Des mesures visant à inciter l'utilisation des tunnels en amont du centre-ville, au droit des accès directs aux infrastructures souterraines, seront prises, en collaboration avec le Canton. Des actions au niveau de la signalisation lumineuse à l'entrée de ville pourraient être appliquées (Serrières et Monruz). Il s'agira aussi de profiter de ces aménagements pour réévaluer les accès, notamment au niveau des quartiers des faubourgs et d'éviter ainsi des transits inutiles à travers la place Numa-Droz, par exemple.

Dans ce même contexte, le Canton demande à la Ville de faire de même pour le carrefour avenue de la Gare – Terreaux – Bercles – Boine.

Les études traitant ces sujets sont en cours et il s'agira d'apporter des réponses claires à votre Conseil au plus tard au moment de la présentation du rapport relatif à la place Numa-Droz.

Question 6 : « *Quelles procédures de suivi du projet a-t-on prévu pour assurer l'efficacité de la réalisation de cet aménagement et le respect des délais et de l'enveloppe financière prévus ?* »

Si dans une première intention il avait été émis l'idée de réaliser ce projet pour le printemps 2011, la complexité de l'ensemble et les enjeux nous ont amenés à finalement prévoir sa réalisation à la fin de 2011 pour une mise en service une année plus tard sans évidemment entamer un chantier durant les manifestations du Millénaire de notre ville. Le souci permanent dans le cadre de l'étude consiste à travailler de manière multidisciplinaire dans le but d'atteindre le meilleur équilibre possible. Le bureau technique de la Section des infrastructures et énergies qui pilote le projet, s'est associé les compétences de bureaux externes (aménagistes, architectes, ingénieurs circulation, ingénieurs civils, éclairagistes, ingénieurs en environnement) et collabore étroitement avec les services (urbanisme, délégué à la mobilité, parcs et promenades, police, ponts et chaussées, Service de la protection de l'environnement, Viteos, etc.).

Plusieurs séances de présentation à des milieux intéressés, professionnels ou associatifs, permettent de croiser les regards et d'apporter des améliorations.

Les travaux feront l'objet d'appels d'offres publiques, conformément à la loi sur les marchés publics. Il s'agira de coordonner précisément l'ensemble des interventions pour garantir un contrôle des coûts et assurer l'avancement des travaux dans un contexte difficile compte tenu des nombreuses facettes du projet.

Question 7 : « *Si le projet ne pouvait être mené à bien pour l'année du millénaire, ne serait-ce pas l'occasion d'accomplir un test grandeur nature, avant les travaux, en fermant la place à la circulation pour la période des festivités ? L'Eurofoot nous a déjà démontré la faisabilité du concept* »

La mise en place d'un test proche des principes d'aménagements nécessiterait quelques travaux de génie civil sur la place devant le Touring, sans parler des contraintes importantes au niveau de la ligne aérienne des TN. Toutefois, si le test consiste simplement à couper le transit, cela ne correspond pas aux objectifs de l'aménagement de la place Numa-Droz qui assurera le passage d'un certain volume de trafic.

A l'heure des logiciels de simulation, nous préférons modéliser la place pour pouvoir étudier les différentes variantes d'aménagement. Cette pratique devenue courante évite des frais que nous ne sommes pas en mesure d'assumer.

Question 8 : « *Enfin, la démarche de communication entreprise est très positive, mais ses objectifs ne sont pas explicites. Est-ce qu'il s'agit d'informer seulement, ou a-t-on prévu d'écouter et d'entendre les réactions et propositions ? Lesquelles et avec quelles conséquences sur la finalisation du projet ?* »

Il s'est agi, dans un état d'esprit proactif, de dévoiler les intentions d'aménagements et les objectifs recherchés à l'occasion du dépôt de l'avant-projet auprès de la Confédération. Notre démarche est intervenue au moment où quelques médias commençaient à s'exprimer sur la nature des projets d'agglomération de notre canton. Cette démarche nous permet de tenir compte des différentes réactions et soucis de la population et évidemment de prendre en compte les différentes remarques permettant d'améliorer encore le projet.

Cela dit, plusieurs réactions, et c'est normal, sont parfois et par nature, contradictoires. Nous nous efforçons dès lors de prendre en compte les observations en veillant à respecter les objectifs de base fixés dans le cadre de ce projet. Les consultations du mois de janvier ont permis de dévoiler un intérêt certain pour ce dossier et de nombreux encouragements ont été adressés même si certaines réactions négatives nous sont également parvenues. Il s'agit dès lors de finaliser le dossier. C'est par une information précise et claire et la démonstration de la faisabilité de l'ensemble que nous souhaitons convaincre la majorité de la population au bien-fondé des réflexions.

Soulignons encore que la procédure institutionnelle qui se caractérise en particulier par la consultation des commissions du Conseil communal et la consultation des commissions du Conseil général portant sur notre rapport sera pleinement respectée.

3. Conclusion

Le projet d'aménagement de la place Numa-Droz s'inscrit dans un contexte fédéral. Il est étroitement lié aux projets d'agglomération soutenus par le Confédération afin d'améliorer les conditions de circulation dans les villes et les agglomérations.

Ce projet modifiera de manière significative la qualité de la place en lui redonnant vie et en évitant sa lente mais durable asphyxie due au trafic de transit pouvant emprunter les tunnels.

Précisons qu'à l'heure où nous rédigeons cette réponse à votre attention, nous avons confirmé au Département de la gestion du territoire notre volonté de présenter ce projet à votre Autorité d'ici à la fin de l'année. Nous avons ajouté une condition importante qui est celle d'une participation financière du Canton dans la mesure où le projet d'agglomération concerne aussi directement ce dernier et que le projet de la Place Numa-Droz se réalise sur route cantonale.

Nous poursuivons donc notre travail afin de vous présenter prochainement un rapport sur l'aménagement de cette place. Nous remercions les interpellants du soutien et de l'enthousiasme d'ores et déjà exprimé que nous percevons comme un encouragement à relever le délicat défi consistant à trouver le meilleur équilibre possible entre les intérêts parfois contradictoires des milieux concernés et de la population.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte de la présente réponse à l'interpellation n°10-604.

Neuchâtel, le 28 juin 2010

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Daniel Perdrizat

Rémy Voirol