



Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit pour la réalisation de la passerelle du Millénaire, reliant l'Espace de l'Europe à la colline de Bel-Air

(du 18 mai 2011)

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous présentons une demande de crédit de 1'550'000 francs pour la réalisation de la passerelle du Millénaire, qui reliera l'Espace de l'Europe à la colline de Bel-Air.

Par ce rapport, nous souhaitons également vous présenter nos réflexions concernant l'historique du développement urbain de cet important secteur de la ville, la planification urbanistique du quartier Gare/Crêt-Taconnet, une étude d'implantation, les réflexions en matière de mobilité douce et du projet d'agglomération et à la desserte du site Gare/Mail.

1. Développement urbain de la ville

Tout au long de son histoire, le quartier Gare/Crêt-Taconnet a joué un rôle stratégique important par sa position et son développement.

1.1. XVIII^e siècle

Au XVIII^e siècle, le site actuel du plateau de la Gare et de la colline de Bel-Air est composé de deux crêts séparés par une demi-cluse. Les versants sont recouverts de vignes.

1.2. XIX^e siècle

Au XIX^e siècle, des maisons couronnent la colline de Gibraltar. La forme de l'endroit, jugée évocatrice du rocher de Gibraltar, en expliquerait le nom.

En 1860, l'avènement du chemin de fer en ville de Neuchâtel sert de déclencheur au développement du site.

De 1879 à 1881, la colline du Crêt-Taconnet est arasée pour permettre la construction des voies ferrées et de la gare. Les matériaux évacués sont utilisés à la construction du quartier des Beaux-Arts.



Figure 1 : arasement de la colline du Crêt-Taconnet



Figure 2 : transport des matériaux vers le quartier des Beaux-Arts

A l'issue des travaux d'arasement, la rue de Gibraltar est élargie du côté est. En 1892, une artère nouvelle est tracée depuis la gare et prend le nom de rue du Crêt-Taconnet. Puis, en 1897 et 1898, c'est l'avenue de Bellevaux qui est créée à l'est, reliant Clos-Brochet et Gibraltar au Mail et permettant le développement de ces quartiers.



Figure 3: Plan Mayor Déglon 1861

1.3. XX^e siècle

Dans les années quatre-vingt du XX^e siècle, la désindustrialisation conduit à une sous utilisation du bâti et des infrastructures sur le plateau de la Gare. Les CFF et les PTT (La Poste), propriétaires du périmètre, s'assurent ainsi une disponibilité de terrains et d'autre part une plus-value avec une nouvelle occupation du site.

La fin du 20^e et le début du 21^e siècle marquent un tournant dans l'histoire du plateau Gare/Crêt-Taconnet, à travers une nouvelle identification de celui-ci.

2. Planification

2.1. Données du site, vues aériennes

Le site Gare/Bel-Air est constitué de diverses affectations.

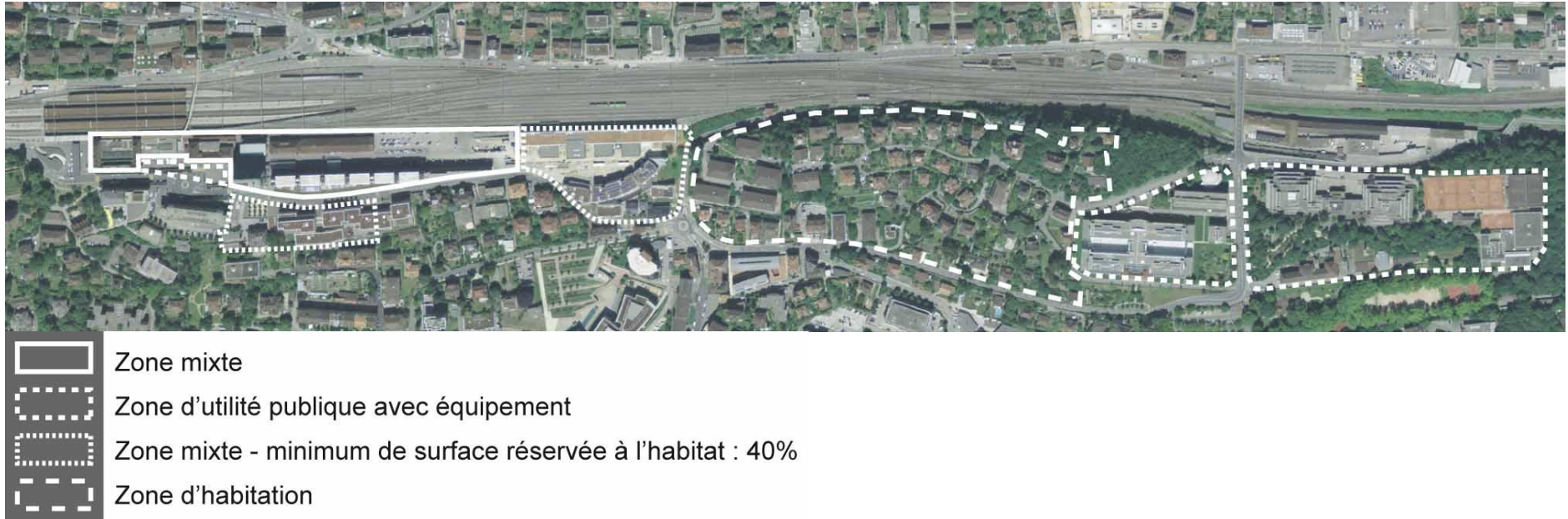


Figure 4 : affectations selon règlement et plan d'aménagement, du 2 février 1998

2.1.1. 1989 : Concours d'idées et de projet

Un concours d'idées et de projets pour la décentralisation de l'Office fédéral de la statistique (OFS) sert de déclencheur effectif du processus de réaménagement urbain d'un périmètre de 5.4 hectares. Il comporte deux parties: un concept urbain pour la densification du terrain inutilisé par les CFF et la poste et le projet d'un imposant bâtiment administratif pour l'OFS. Le concours est organisé par l'Office des constructions fédérales (OCF) et les Autorités communales avec la participation des CFF et des PTT.

Le 1^{er} prix est attribué au projet « TGV » du bureau Bauart Architectes et Urbanistes SA.



Figure 5 : bâtiment de l'OFS

Dynamisé par l'implantation de l'OFS en 1998 et sa tour en 2004, le quartier changera complètement de visage en une vingtaine d'années.

2.1.2. 1994 : Plan directeur de la Ville et conception directrice

Les Autorités communales adoptent le Plan directeur de la Ville de Neuchâtel et ses objectifs d'aménagement en avril 1994.

Le Plan directeur qualifie le plateau Gare/Crêt-Taconnet comme le « *pôle de développement stratégique* » le plus important parmi les trois retenus en site urbain. Il est le mieux raccordé aux transports en commun locaux, nationaux et internationaux. Pour rappel, les deux autres pôles de développement stratégiques sont Serrières et Monruz.

«Ce pôle central est un point d'ancrage stratégique de grande importance. Il accueillera des activités de haut de gamme, tant économiques, culturelles que de l'habitat et favorisera les relations au niveau national et international. L'implantation de l'OFS dans ce site est une mise en valeur très ciblée de ce pôle central de développement.»

Les affectations et les relations avec la ville sont déterminées. La future tour OFS, un bâtiment multifonctionnel ainsi que des ouvrages d'intérêt général, c'est-à-dire d'utilité publique, tels une liaison verticale avec le lac (futur Fun'ambule), une liaison avec la colline de Bel-Air (future passerelle du Millénaire) et une liaison Espace de l'Europe/Fahys (future passerelle avec accès direct aux quais), sont déjà adoptés dans leur principe.

2.1.3. Dès 1996: trois plans de quartier

La construction du plateau de la Gare est précisée au moyen de trois plans de quartiers dès 1996 afin de favoriser une architecture et un urbanisme de qualité sur le « *pôle de développement stratégique Gare/Crêt-Taconnet* ».

Ils permettent de qualifier les espaces publics et les accès ainsi que la végétalisation selon des étapes cohérentes et sont accompagnés d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE).



- Périètre
- Secteur Nord et Ouest
 - Réalisé
 - En cours
 - Projeté
- Secteur Est
 - Réalisé
- Secteur Sud
 - Réalisé
- Végétalisation

Figure 6 : le périmètre et les 3 plans de quartiers

2.1.4. 1997 : Concours Crêt-Taconnet sud

En 1997, le secteur de Crêt-Taconnet sud fait l'objet d'un concours sur invitation organisé par le propriétaire de la friche industrielle, en collaboration avec la Ville. Il est remporté par le bureau d'architectes Devanthery & Lamunière avec leur projet « *Cadrages* ».

Le parti des architectes consiste en un ensemble de bâtiments dont les découpes volumétriques jouent avec les alignements et les gabarits et dans lequel deux grandes fenêtres urbaines permettent de maintenir le contact visuel avec la ville, le lac et les Alpes.



Figure 7 : la grande fenêtre sur l'église Notre-Dame

2.1.5. 1997 - 2001 : Amélioration des infrastructures d'accueil de la gare et réalisation d'une liaison Gare/Université

Le Conseil général adopte en septembre 1997 notre rapport pour la participation à l'amélioration des infrastructures d'accueil et pour la planification d'une liaison Gare/Université.

Le rapport prévoit d'une part, la réalisation du prolongement vers le nord du passage sous-voie de la gare. D'autre part, il planifie la réalisation d'une liaison entre la gare et le quartier des Beaux-Arts, les bâtiments universitaires, les lycées, les Jeunes-Rives et le lac.

Les deux quartiers drainent une population active déjà très importante et ne possèdent pas de liaison directe par transport public.

En avril 2001, un nouveau funiculaire, le Fun'ambule, est mis en service.

2.1.6. 2000-2001 : Place Blaise-Cendrars

En septembre 2000, un rapport pour l'aménagement d'une interface de transports publics au nord de la gare est accepté par le Conseil général.

L'ouverture nord de la gare et la mise en service du Fun'ambule ouvrent des perspectives d'amélioration des transports publics et donnent une nouvelle impulsion au réseau.

2.1.7. 1998 - 2000 : l'association Ecoparc

Un groupe de travail comprenant des représentants issus de milieux publics, privés, académiques et associatifs est constitué à l'initiative du bureau Bauart pour la création de l'association Ecoparc, dont les objectifs sont de faciliter l'essor de projets urbains ou d'entreprises qui intègrent les principes du développement durable, soit l'efficacité économique, la solidarité sociale et la responsabilité écologique.

Pensée comme un carrefour d'information, l'association propose un regard pertinent et l'animation d'un débat de qualité. Les événements qu'elle organise permettent des réflexions et échanges privilégiés entre individus et organisations.

Fonctionnant également comme un centre de compétences, l'association Ecoparc participe à plusieurs projets concrets, à l'exemple du projet européen HOLISTIC qui touche un vaste territoire de la ville de Neuchâtel.



Figure 8 : quartier Gare/Crêt-Taconnet

(photo : E. Bettinelli)

2.1.8. 2000 : Concours d'idées pour l'Espace de l'Europe

L'Espace de l'Europe représente l'espace public névralgique du « *pôle de développement stratégique Gare/Crêt-Taconnet* » en tant que porte d'entrée dans la ville pour les voyageurs et en tant qu'interface entre transports publics et privés. Le nouvel aménagement de la place et de la rue est le résultat d'un concours international lancé en 2000. Les architectes paysagistes Paysagement SA et Jean-Claude Deschamps plasticien interprètent d'une manière poétique le caractère spécifique de l'espace public de la gare, achevé avant l'inauguration de Expo 02.

La nouvelle place Gérard Bauer, réalisée grâce à un échange foncier entre la Ville et le propriétaire des terrains, a permis de créer une petite place de détente devant la tour de l'OFS, ainsi qu'une augmentation du nombre de logements construits. Ce réaménagement urbain est une chance unique pour la ville de définir et d'aménager nouvellement des espaces-rue. La nouvelle conception de ces espaces publics n'engage pas uniquement la Ville mais aussi un nombre important de propriétaires fonciers directement concernés et intégrés aux projets en tant que partenaires. Grâce à ce partenariat et à travers la qualité atteinte, cet aménagement contribue au rayonnement de la ville et à l'identification du nouveau quartier.

2.1.9. Dès 2002 : Plan de quartier Gare/Crêt-Taconnet est : bâtiment CMN-HEG

En 2002, le Grand Conseil adopte le décret portant octroi d'un crédit d'étude en vue de la construction d'un bâtiment destiné au Conservatoire de Musique de Neuchâtel (CMN) et à la Haute école de gestion (HEG) sur le site Gare/Crêt-Taconnet. La réalisation débute en 2005. Le bâtiment baptisé Campus Arc 1 est inauguré en 2009.



Figure 9 : Implantation du projet CMN-HEG au sein du quartier Gare/Crêt-Taconnet est

2.1.10. 2007 : Prix ASPAN-SO

Le prix de l'ASPAN-SO (Association suisse pour l'aménagement national suisse occidentale), édition de 2007, consacré au thème: « *Ville compacte et qualité de l'espace urbain ou comment concilier densité et qualité* » a été attribué au quartier Gare/Crêt-Taconnet, conjointement à la Ville de Neuchâtel et au bureau Bauart Architectes et Urbanistes SA.

2.1.11. Projet d'assainissement de la rue du Crêt-Taconnet

En 1998, le Service cantonal de la protection de l'environnement demande une étude d'impact sur l'environnement (EIE), dans le cadre des réalisations à venir sur le plateau Gare/Crêt-Taconnet.

Un groupe de travail composé de services communaux et cantonaux est constitué pour mener une étude pluridisciplinaire "aménagement-circulation-environnement" dont les critères sont :

- respect des normes environnementales ;
- sécurité ;
- viabilité à terme des déplacements dans le quartier ;
- accessibilité générale à la gare ;
- qualité de l'aménagement urbain.

L'étude réalisée par des mandataires spécialisés conclut au choix d'une variante "sens unique descendant", avec modération de la vitesse à 30 km/h.

En 2003, suite à la prise en compte des demandes du Service cantonal des ponts et chaussées et du Service d'incendie et de secours de privilégier l'accès à la gare (variante "sens unique montant") ainsi que de nouveaux paramètres, une seconde étude comparative multicritères est réalisée.

Les nouveaux paramètres sont :

- Importance de l'accès à la gare ;
- Parking global Ecoparc ;
- Implantation d'une zone 30 km/h dans le secteur Gare-Crêt-Taconnet ;
- Nouvelle liaison bus entre la gare et Unimail ;
- Complexe de la Maladière ;
- Liaison piétonne Unimail.

Cette étude comparative conclut au choix de la variante suivante : "sens unique montant", avec modération de la vitesse à 30 km/h, et aux mesures d'accompagnement subséquentes :

- "Zone 30" le long de la rue du Crêt-Taconnet ;
- Création d'un giratoire au carrefour "avenue de la Gare/faubourg de la Gare".

En novembre 2003, notre Autorité valide le projet. Toutefois, pour des raisons financières, nous avons différé les travaux et les avons inscrits à la planification financière 2006-2009.

Au printemps 2006, nous vous avons présenté une demande de crédit relative au programme d'interventions sur le domaine public 2006-2009, comprenant le réaménagement de la rue du Crêt-Taconnet (partie inférieure). Ce rapport a été finalement retiré en cours de séance du Conseil général.

Par la suite, la Direction de l'Urbanisme et de l'Environnement est mandatée afin de préparer une demande de crédit spécifique pour le réaménagement de cette rue. Dans cette optique, le groupe de travail ad hoc est réactivé avec pour mandat de valider les conclusions issues de l'étude 2003.

En juin 2006, une pétition est déposée par 252 habitants concernant la demande de réduction de la vitesse à 30 km/h sur la rue.

D'août 2006 à mars 2007, une étude complémentaire d'examen de la variante "coupure du trafic à la place de la Gare" et comparaison avec la variante "sens unique montant" est sollicitée, ainsi qu'une réflexion sur les problèmes de stationnement autour de la gare.

Un mandat est confié à deux bureaux spécialisés pour réaliser cette analyse.

Le rapport final écarte la variante "coupure du trafic à la place de la Gare" et recommande la variante sens unique montant avec des mesures complémentaires.

Celles-ci sont les suivantes :

Rue du Crêt-Taconnet :

- Vitesse limitée à 30 km/h ;
- Elargissement du trottoir ;
- Création d'une bande cyclable, sens descendant.

Espace de l'Europe/place de la Gare/avenue de la Gare :

- Vitesse limitée à 30 km/h ;
- Dédoublage des places dépose-minute à l'ouest de la gare, à l'emplacement actuel des taxis ;
- Déplacement de la station de taxis au sud de la gare ;
- Déplacement de l'arrêt du car postal ;
- Aménagement d'un giratoire en haut de l'avenue de la Gare.

Le groupe de travail valide l'étude et présente les mesures lors de séances d'information/consultation aux partenaires et habitants du site et aux usagers de la gare. Notre Autorité valide alors le rapport et publie l'arrêté concernant la circulation routière. Deux recours sont déposés. La décision du Département de la gestion du territoire (DGT) déboute les recourants, dont certains n'ont pas qualité pour agir.

Le démarrage du chantier du bâtiment TransEurope étant imminent, notre Autorité a dû prendre des mesures d'urgence avant que la décision du DGT ne soit tombée. Celles-ci font l'objet d'un arrêté comprenant la mise en sens unique montant de la rue du Crêt-Taconnet, la limitation à 30km/h, l'élargissement du trottoir et l'aménagement du giratoire au haut de l'avenue de la Gare. Ces mesures sont mises en place jusqu'à la terminaison des travaux en 2011.

2.1.12. Projet d'agglomération de la rue du Crêt-Taconnet

En 2009, la Confédération a retenu le projet d'aménagement haut de l'avenue de la Gare/place de la Gare/Espace de l'Europe/rue du Crêt-Taconnet comme une mesure du projet d'agglomération qui sera réalisée dès 2012.

Notre Autorité procédera à la publication d'un arrêté pour la période se déroulant entre la fin des travaux du bâtiment TransEurope et la réalisation des aménagements du projet d'agglomération que nous vous soumettrons par le biais d'un rapport de demande de crédit en 2012. Dans cette demande seront proposés les aménagements définitifs présentés au chapitre ci-dessus.

2.1.13. Dès 2009 : réalisation par étapes du bâtiment TransEurope

Le Conseil d'administration des CFF accorde le montant nécessaire à la réalisation de la première étape du bâtiment TransEurope en novembre 2008. Parallèlement, la Haute Ecole de l'Arc jurassien (HE-Arc) signe un bail pour 12'000 m². Les structures d'enseignement de la HE-Arc seront judicieusement situées à proximité des transports publics. L'inauguration de la première étape du bâtiment est prévue pour septembre 2011.



Figure 10 : bâtiment TransEurope abritant les structures d'enseignement de la HE-Arc

2.1.14. Planification et réalisation

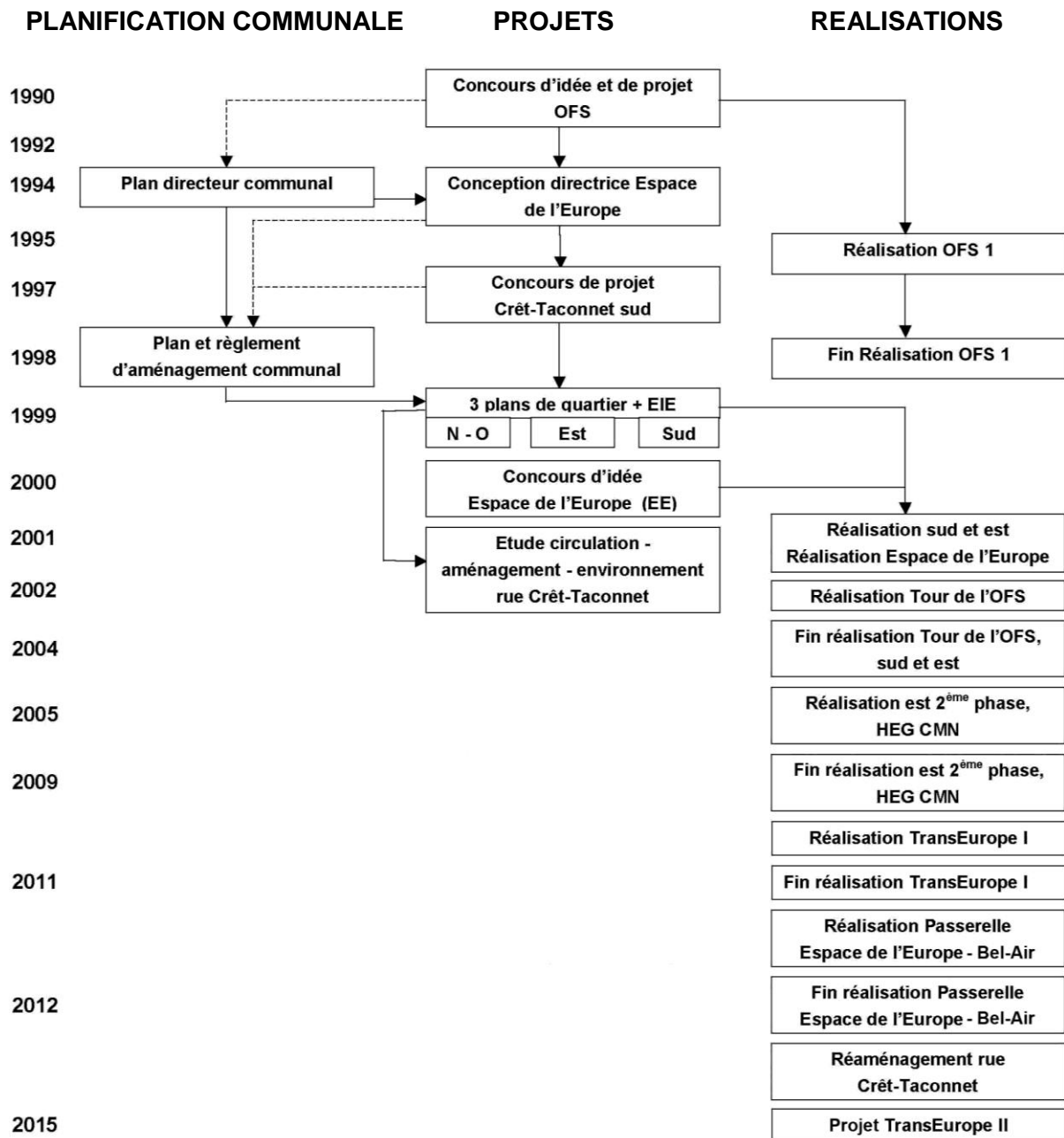


Figure 11 : planification des réalisations

Dans le cadre de la réalisation du quartier Gare/Crêt-Taconnet, nous avons eu l'opportunité de bénéficier de l'interaction entre la planification communale, les projets et la réalisation du premier bâtiment de l'OFS. Par exemple, les réflexions dans le cadre de la conception directrice ont permis de déterminer quelles étaient les directives à intégrer dans le plan et règlement d'aménagement communal.

2.1.15. Synthèse de la planification

Les espaces à caractère d'utilité publique nouvellement créés s'inscrivent dans un long processus, dont la passerelle du Millénaire est un des éléments essentiels encore manquant.

Avec la réalisation de la passerelle, et à travers la qualité atteinte de l'ensemble des aménagements, le quartier Gare/Crêt-Taconnet contribuera au rayonnement de la ville et à l'identification du nouveau site.

3. Etude d'implantation

3.1. Rapport Bauart 2003 : « *projet d'une liaison Gare CFF/ Crêt-Taconnet/Bel-Air/Unimail* »

3.1.1. Aspects généraux

En 2003, dans le cadre de la planification du bâtiment dédié au Conservatoire de musique de Neuchâtel (CMN) et à la Haute école de gestion (HEG), les questions liées à la liaison entre la gare CFF et Unimail étaient déjà d'actualité.

Le plan de quartier « *Crêt-Taconnet est* » portait en effet la mention d'une liaison à créer vers la colline du Mail, liaison d'utilité publique qui participerait à la prolongation de l'espace public et permettrait de connecter deux pôles cantonaux de formation, tout en rapprochant le quartier du Mail de la gare.

Dans le cadre de la planification des bâtiments et des aménagements extérieurs du quartier Gare/Crêt-Taconnet dans son ensemble, et suite à la demande de l'Université de Neuchâtel, le bureau Bauart a pris l'initiative de réaliser une première analyse des possibilités d'une telle liaison (tracés, faisabilité, impacts urbanistiques et financiers).

Au niveau de l'analyse, différentes solutions ont été étudiées pour des variantes piétonnières et cyclables.

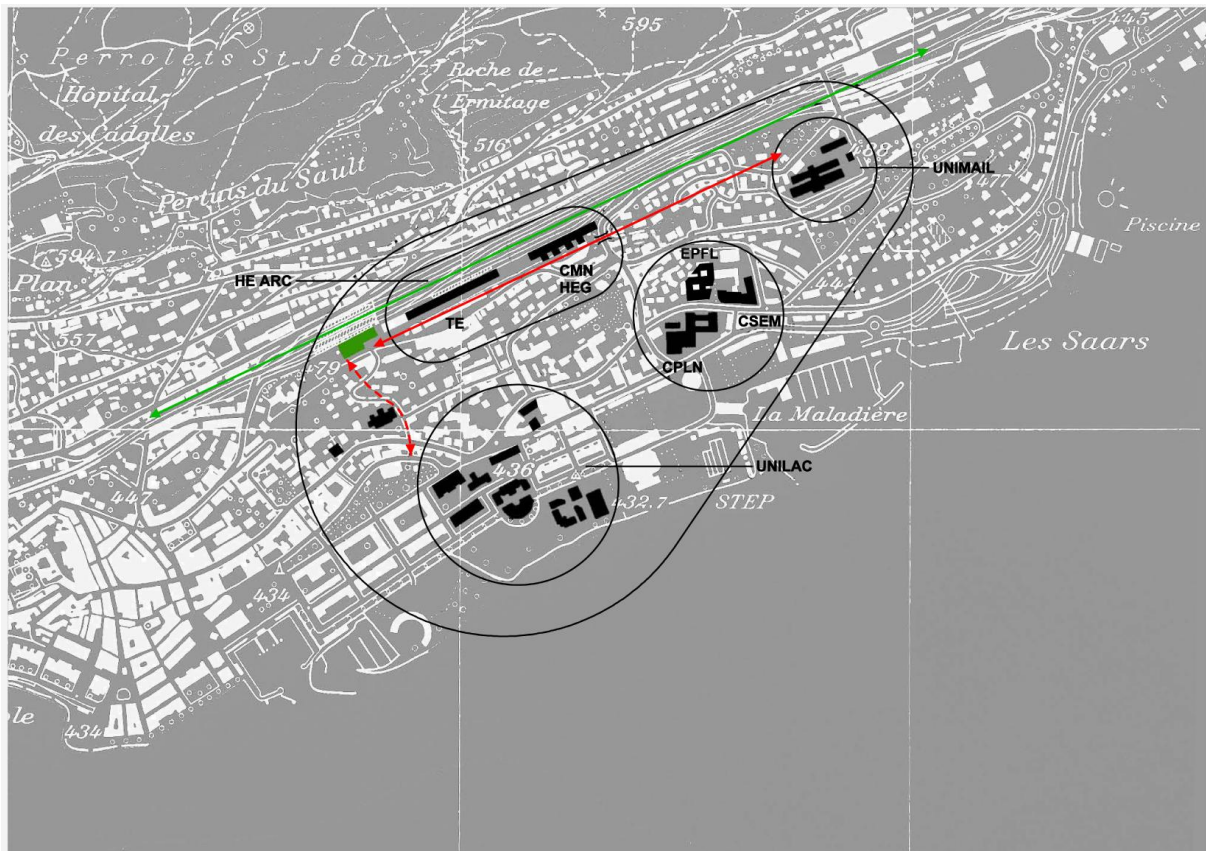


Figure 12 : passerelle dans le contexte urbain actuel caractérisé par la création des pôles de formation, recherche et développement CMN-HEG, UNIMAIL, UNI-LAC et CSEM-EPFL-CSEM.

3.1.2. Deux variantes

Une première variante appelée « *chemin de crête* » longe les voies ferrées et nécessite une mise en œuvre assez conséquente. Le chemin doit être soutenu par un mur d'une longueur d'environ 130 mètres, passer ensuite sur un pont (au-dessus de la rue de Gibraltar) de 25 mètres de long et s'appuyer à nouveau sur un mur d'une longueur de 25 mètres. Cette construction doit parallèlement être accompagnée de protections empêchant l'accès aux voies ferrées sur une longueur de 200 mètres.

Une deuxième variante « *passerelle* » relie le plateau de la Gare à la colline de Bel-Air. Celle-ci s'appuie sur le terrain naturel à l'est de l'Espace de l'Europe et ne nécessite que des fondations de part et d'autre de la rue en tranchée de Gibraltar.

3.1.3. Analyse des deux variantes

La variante « *chemin de crête* » présente un parcours globalement horizontal jusqu'à la rue de Chantemerle. Par contre, il implique des difficultés pour rejoindre le niveau de la rue de Bel-Air, la nécessité de déconstruire l'édicule des CFF à l'est de la gare CFF, des négociations de servitudes sur la parcelle des CFF le long des voies, des mesures de sécurité liées à la proximité des voies, des interventions constructives lourdes (notamment mur de soutènement et pont parallèles aux voies pour traverser la rue de Gibraltar), une intégration difficile dans le site et un parcours moyennement intéressant.

La variante « *passerelle* » permet une intervention constructive plus concentrée. L'intégration dans le site est meilleure et le parcours plus attrayant. Le parcours est aussi plus visible depuis la gare eu égard à sa continuité. La passerelle devient un repère urbain à un endroit stratégique de la ville. Elle ne nécessite pas de mise en place de mesures de sécurité particulières par rapport aux voies ferrées, ni de négociation de servitude sur des parcelles pouvant être affectées à un élargissement futur des voies ferrées. Par contre, des discussions doivent avoir lieu avec les propriétaires privés.

Une première approche économique a montré que bien que le prix du mètre linéaire de passerelle soit plus onéreux qu'un mètre linéaire de chemin de crête, il faut aussi tenir compte de la longueur supérieure de la variante « *chemin de crête* » et du fait qu'elle comprend également un pont. Le coût de la variante « *passerelle* » a ainsi été estimé globalement à un montant de 30 % inférieur au coût de la variante « *chemin de crête* ».

Cette décision, prise en 2003, a permis de finaliser le projet CMN-HEG dans sa partie est, permettant ainsi de faire abstraction d'un passage public au pied du bâtiment concerné.

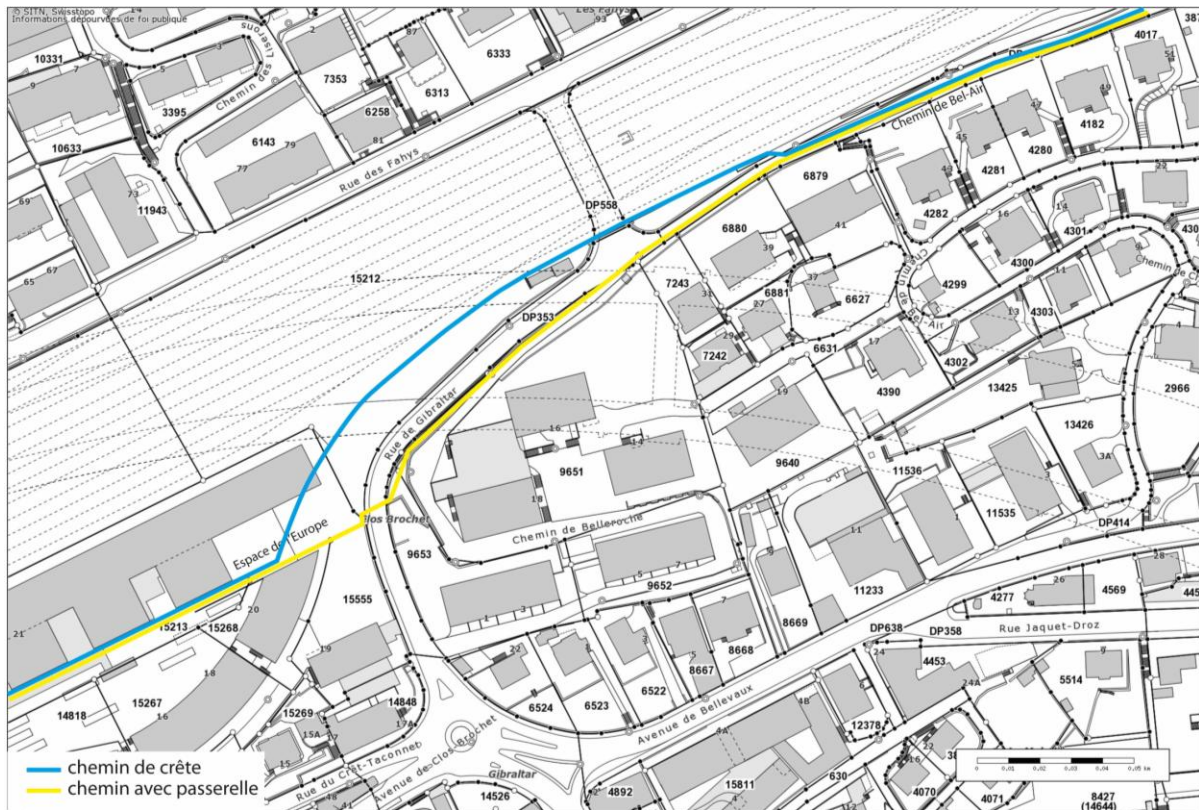


Figure 13 : illustration des 2 variantes

3.2. Synthèse de l'étude d'implantation

Cette analyse de la situation met en évidence les paramètres à considérer pour permettre la réalisation d'une liaison à l'est de l'Espace de l'Europe. C'est pourquoi nous avons retenu l'intérêt d'une variante de liaison par passerelle pour la suite des études.

4. Du plan directeur de la mobilité douce (PDMD) au projet d'agglomération

4.1. PDMD généralités

On entend par mobilité douce (MD) le fait de se déplacer à pied, sur roues ou sur roulettes, à la seule force musculaire humaine.

Le plan directeur de la mobilité douce (PDMD) de la Ville de Neuchâtel est entré en vigueur le 18 août 2010. Les objectifs les plus importants sont :

- Augmenter les potentialités et l'attractivité des déplacements à pied, à vélo et à rollers sur la commune de Neuchâtel ;
- Améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers ;
- Offrir des réseaux piétonniers et cyclistes complets.

En ville de Neuchâtel, les déplacements à pied et à vélo représentent une part modale de 28%. Ce taux est nettement inférieur à la moyenne suisse (47%). Le PDMD a pour objectif d'augmenter la proportion des trafics piétonniers et cyclistes d'ici à 2015. Pour cela, un certain nombre de projets doit être réalisé, notamment dans le cadre du projet d'agglomération.

4.2. Projet d'agglomération

Un projet d'agglomération a été déposé en décembre 2007 à l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Il est à noter que le PDMD a servi de base au rapport complémentaire du projet d'agglomération en mobilité douce pour la partie concernant la Ville de Neuchâtel, rapport complémentaire déposé en juin 2008 au DGT.

L'ARE a pris position en décembre 2008 en retenant une liste de mesures parmi celles proposées dans le cadre du projet d'agglomération. La présente passerelle fait partie des actions retenues. A fin 2009, la Ville a transmis un avant-projet de passerelle au Canton. Actuellement, elle prépare le projet définitif.

4.3. Zones 30

Les chemins de Belleroche et Bel-Air font partie de la zone 13 « *Bel-Air* » du découpage des zones 30 du rapport d'information sur la stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic dans les quartiers, dont le Conseil général a pris acte le 6 septembre 2004.

Pour rappel, selon l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) article 22a, la « zone 30 » désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h.

4.4. Données socio-économiques

Afin de vérifier l'utilité de la passerelle, nous avons étudié le « *bassin versant* » des utilisateurs potentiels.

Dans la zone d'habitation immédiatement au nord du passage sous-voies de la rue de Gibraltar, 300 à 400 habitants pourraient profiter, pour une distance à peu près égale à l'itinéraire direct par la rue des Fahys, mais par un parcours nettement plus agréable, d'un accès direct à la gare.

Dans la zone d'habitation entre la passerelle et Unimail, environ 450 habitants et 10 à 20 emplois pourront profiter du nouvel itinéraire.

Unimail, avec ses 1'470 étudiants et employés, sera le principal bénéficiaire d'un itinéraire facilité, tandis que l'autre grand générateur de déplacements, le collège du Mail avec ses 810 écoliers et employés, n'accueille que très peu de personnes utilisant le train. Les écoliers viennent en grande partie de la ville et de ses environs, et utilisent donc plutôt les bus urbains.

Au total, le bassin de versement de la passerelle inclut environ 2'400 usagers potentiels.

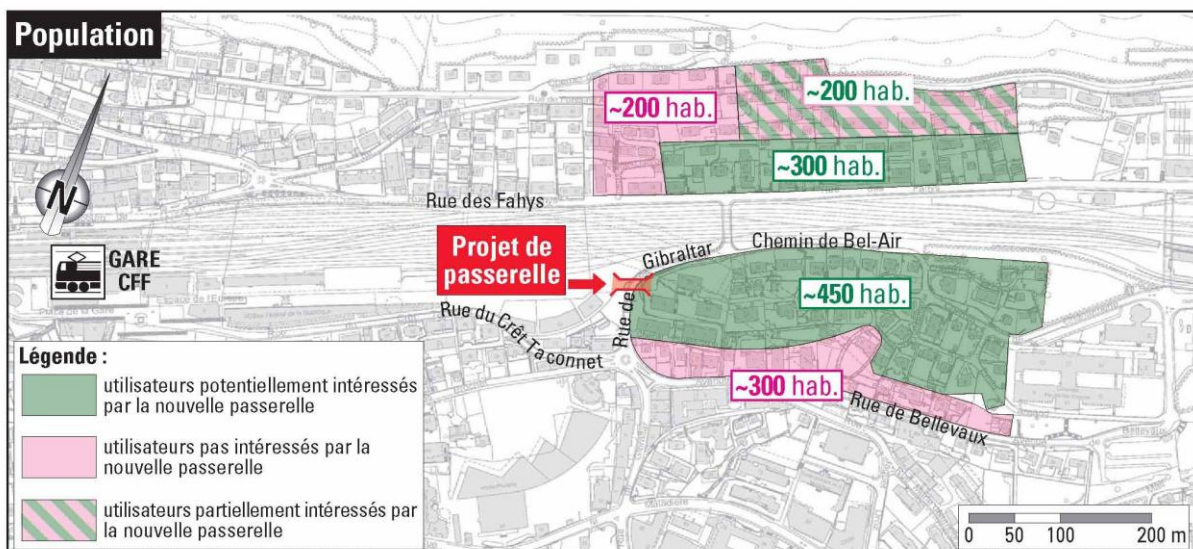


Figure 14 : schéma de la localisation des habitants concernés

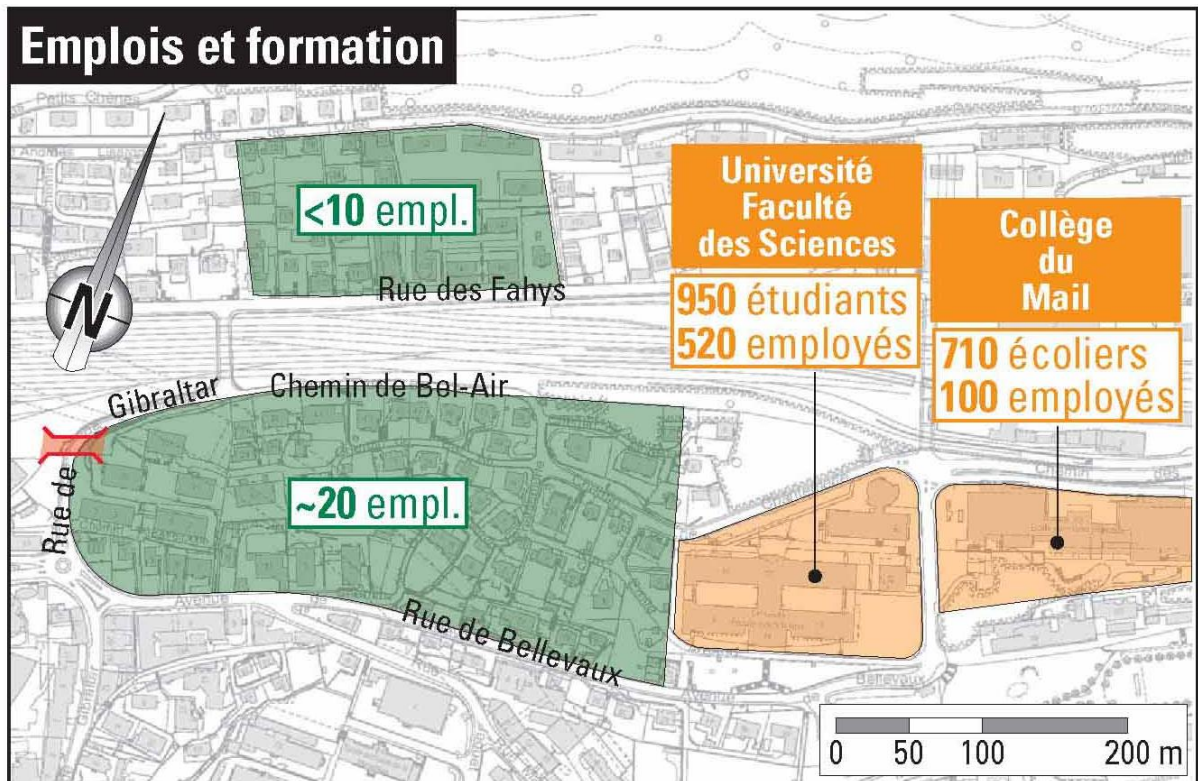


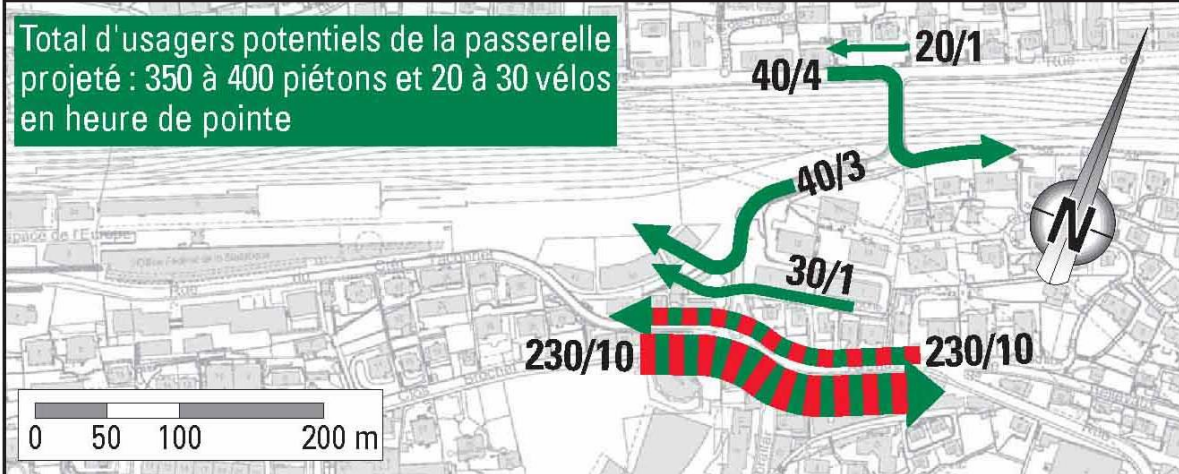
Figure 15 : schéma de l'emploi et de la formation

4.4.1. Données récoltées sur le site

Les flux qui bénéficieront directement de la passerelle sont de 350 à 400 piétons et de 20 à 30 vélos en heure de pointe en hiver, et de 40 à 50 vélos en été. Le potentiel d'usage de la passerelle est de 1'000 à 1'300 personnes par jour (source : expertise de la demande, Transitec ingénieurs-conseils, décembre 2007).

Flux de trafic piétonnier et deux-roues actuels en heure de pointe (7h00 à 8h00)

Total d'usagers potentiels de la passerelle projetée : 350 à 400 piétons et 20 à 30 vélos en heure de pointe



← 00/00 Flux de piétons/vélos en heure de pointe du matin susceptibles d'utiliser la passerelle projetée (note : afin de modéliser un jour moyen de l'année, il faudra augmenter le nombre de vélos comptés d'au moins 100%)

← 00/00 Flux de piétons/vélos susceptibles d'utiliser majoritairement la passerelle projetée

Source : Pointage Transitec du 15 novembre 2007, par beau temps

Figure 16 : flux du trafic piétonnier et deux-roues potentiel, 2007

4.5. Synthèse du plan directeur de la mobilité douce (PDMD) au projet d'agglomération

La passerelle est une mesure du PDMD et du projet d'agglomération participant à la réalisation des réseaux piétonniers et cyclistes en ville de Neuchâtel. Elle offre une liaison directe pour rejoindre le quartier du Mail depuis le plateau de la Gare par un itinéraire attractif et sécurisé.

5. Desserte du site Espace de l'Europe/Bel-Air

5.1. Situation

En est se dresse la colline de Bel-Air et la plaine du Mail, en ouest le plateau de la Gare dénommé Espace de l'Europe, séparés par la rue de Gibraltar qui forme une tranchée.

Une distance d'environ un kilomètre sépare la gare et ses infrastructures du quartier du Mail, abritant entre autres la faculté des sciences de l'Université de Neuchâtel (Unimail), le collège du secondaire I du Mail et des habitations.

Les transports publics desservent la périphérie de la colline du Mail, avec des arrêts de bus utilisés par les lignes 1 (*Place Pury - Marin : arrêt Bas-du-Mail*) et 7 (*Place Pury – Hauterive/Marin : arrêt Portes-Rouges*) offrant des cadences attractives de 7 à 10 minutes les jours ouvrables. Cependant, entre la colline du Mail et l'arrêt *Bas-du-Mail* de la ligne 1, il existe une différence de niveau importante.

Dans ce cadre, l'alternative de rejoindre le site du Mail depuis la gare à pied et à vélo reste attractive pour les pendulaires, de même que pour les habitants de la colline du Mail. Toutefois les différences de niveaux à surmonter sont conséquentes, les deux itinéraires pédestres existants (Fahys/Bel-Air et Crêt-Taconnet/Bellevaux) descendent avant de remonter vers l'université, située à un niveau de référence d'environ 10 mètres plus haut que celui de la gare. Les trottoirs et la voirie dans le secteur à traverser sont étroits et mal adaptés à des flux de piétons importants.

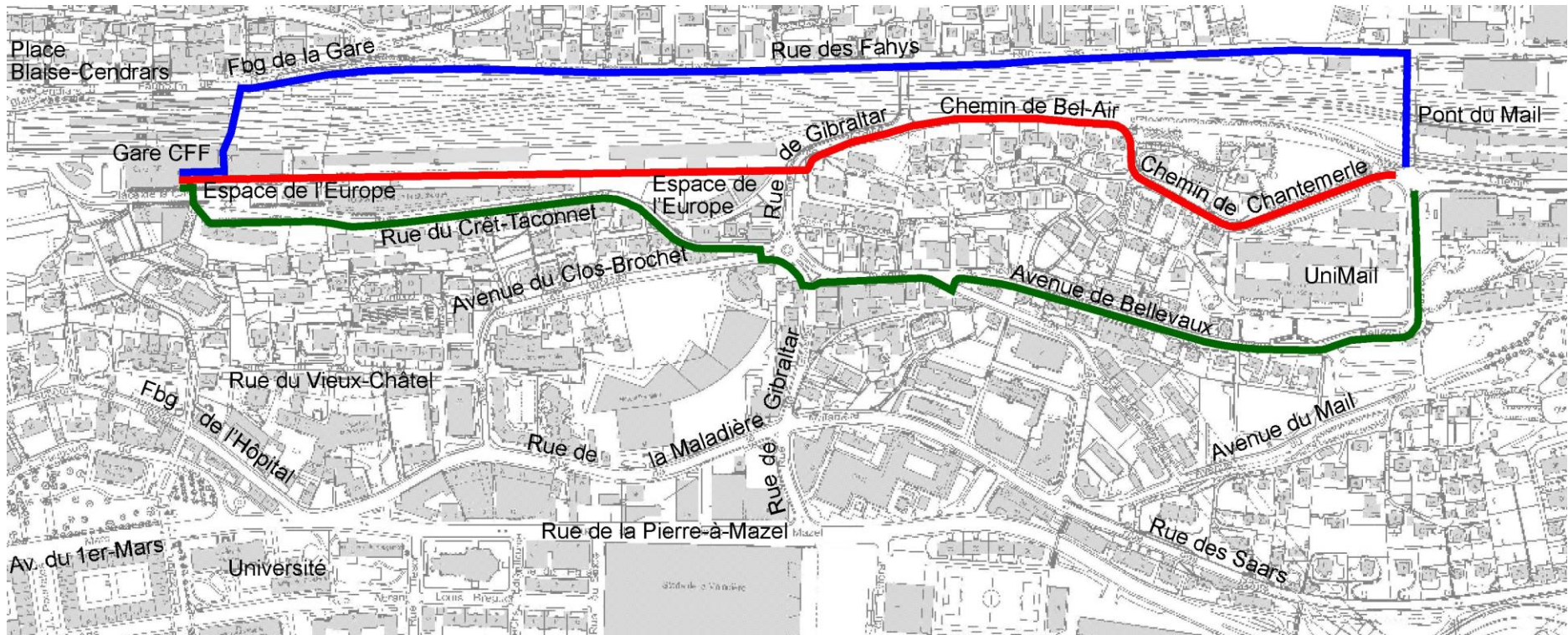


Figure 17 : plan des itinéraires

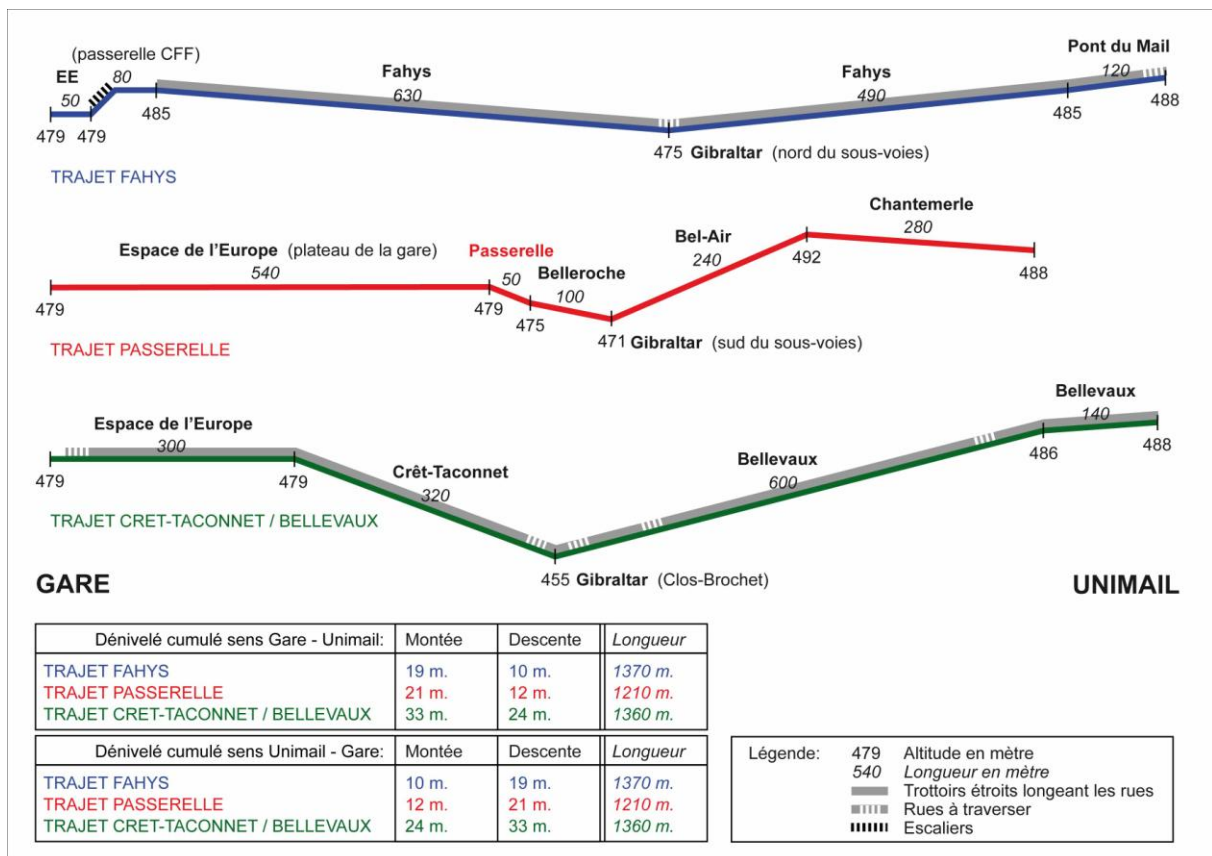


Figure 18 : coupes des itinéraires

Le quartier Gare/Crêt-Taconnet, à l'est de la gare, s'est développé par l'implantation de bureaux, d'équipements de formation et d'habitations. Ce développement offre la possibilité de prévoir un itinéraire attractif à l'écart du trafic motorisé sur environ la moitié de l'itinéraire, à savoir le tronçon sur lequel le trafic est le plus dense.

5.2. Objectif

La construction d'une passerelle a pour objectif d'une part de répondre à un besoin d'utilité publique de sécuriser et raccourcir le parcours et d'autre part de réduire le dénivelé pour les piétons et les cyclistes entre les quartiers de la Gare et du Mail.

5.3. Concept urbanistique et implantation

La passerelle projetée présente une longueur de 40 mètres surplombant de 13 à 16 mètres la rue de Gibraltar, ensuite elle devient « chemin de ronde » attendant au chemin de Belleroche pour le rejoindre

dans sa partie descendante. Elle relie l'Espace de l'Europe au chemin de Belleruche.

5.4. Les itinéraires piétonniers

Par la passerelle, l'itinéraire entre la gare et l'Unimail sera raccourci d'environ 150 mètres (10% du trajet actuel qui est de 1,3 kilomètre).

Le nouvel itinéraire sera même plus attractif en raison des dénivellations minimisées, du trajet plus direct à l'écart du trafic et du confort augmenté par l'offre de cheminements mieux adaptés aux besoins des piétons sur une importante partie du trajet.

Sur le plateau de la Gare, l'itinéraire est linéaire et à l'horizontale. En est de la passerelle, le parcours prévu pour rejoindre le quartier du Mail emprunte un tronçon d'environ 60 mètres sur le chemin de Belleruche, qui descend en direction du passage sous voie de Gibraltar. Il se poursuit par le chemin de Bel-Air au sud des voies CFF puis par le chemin de Chantemerle.

5.5. Synthèse de la desserte du site Espace de l'Europe/Bel- Air

La passerelle propose un complément aux transports publics et une alternative aux transports motorisés individuels, à l'écart du trafic sur environ la moitié de son itinéraire, en réduisant le dénivelé pour les piétons et les cyclistes et en raccourcissant le parcours de quelques minutes.

6. Description du projet de passerelle

6.1. Concept architectural et structurel

Le concept architectural et structurel de la passerelle, développé par le bureau Bauart en étroite collaboration avec le bureau d'ingénieurs civils GVH, est issu d'une lecture attentive du site et de ses spécificités historiques, morphologiques et spatiales. Par une approche sur mesure pour ce lieu, le projet permet de créer un lien précis dans le territoire, de ménager une intégration subtile dans le quartier et de générer une expression à l'identité spécifique et équilibrée.



Figure 19: passerelle dans le site

Dans cette optique, le projet de la passerelle se veut plutôt sobre dans son rapport au paysage. Compte tenu de la topographie des lieux et de la proximité des bâtiments avoisinants, en particulier le Campus Arc et les logements du quartier pilote Ecoparc, il ne s'agit pas ici de magnifier une expression structurelle forte par des dispositifs en hauteur, à l'instar d'arcs ou de haubans, qui seraient en contradiction avec la nature du plateau ferroviaire. La démarche vise plutôt à exprimer ce nouveau trait d'union dans la ville à l'aide d'un dispositif sans sophistication inutile, dont la portée est adaptée à la fonction.

Le concept retenu vise également à préserver la vue sur le lac depuis le train et la rue des Fahys dans l'axe de la rue de Gibraltar. Cette volonté de transparence répond à l'article 158 du règlement d'aménagement communal qui traite des vues et échappées caractéristiques et en particulier de la vue protégée n°14.

Si la mise en place d'une liaison verticale entre la rue de Gibraltar et l'Espace de l'Europe avait été envisagée dans un premier temps, après

analyse ce complément n'a pas été retenu dans le cadre de ce rapport. Il s'est en effet avéré que la complexité induite par la forte déclivité du site et l'exiguïté des lieux induisait un investissement supplémentaire important. Des travaux de grande ampleur devraient en effet être réalisés, tant pour la création d'escaliers que pour la mise en place d'un éventuel ascenseur urbain.

Ces constats tendent pour l'instant à encourager la concentration des moyens sur la réalisation de la passerelle et à valoriser les chemins existants pour rejoindre l'Espace de l'Europe et Bel-Air depuis le bas de la ville. Ainsi, dans le cadre du projet d'agglomération, le réaménagement de la rue Crêt-Taconnet sera réalisé avec un contre-sens cycliste. Une fois que ces aménagements auront été réalisés, l'opportunité d'une liaison verticale pourra être réalisée. La passerelle présente une légère pente, de l'ordre de 6 %, qui correspond à la différence de niveau de part et d'autre de la rue de Gibraltar. Elle s'inscrit ainsi dans le prolongement de la pente donnée à la partie est du plateau Gare/Crêt-Taconnet et s'avère compatible avec les besoins des personnes à mobilité réduite. De manière à permettre un croisement aisé des piétons et des cyclistes, la largeur de la passerelle sera de 3 mètres 50.

6.2. Matérialisation de la passerelle

Répondant à la volonté de transparence, la structure de la passerelle est concrétisée par un recours à des éléments élancés, tant au niveau du tablier que des piliers, dont la géométrie oblique, apparemment aléatoire, s'inspire de l'arborisation présente sur les talus de part et d'autre de la rue de Gibraltar.

Tout en s'inscrivant dans les caractéristiques du site, ce dispositif structurel permet par ailleurs de cumuler élégamment dans les piliers les fonctions de reprise statique (charges) et de contreventement latéral (stabilité).

Les piliers et l'ossature porteuse horizontale du tablier sont réalisés en acier, afin de répondre aux exigences statiques avec un élancement optimal. Cette structure métallique repose sur une série de fondations en béton armé, directement aménagées dans le terrain naturel et présentant un impact mineur sur ce dernier.

Le revêtement du tablier sera exécuté en bois ou en enrobé bitumineux. Un éclairage balisera le cheminement. Des garde-corps en verres sérigraphiés assureront la sécurité des usagers et la transparence de l'ouvrage. Les dispositifs utilisés pour le tablier et les garde-corps sont des solutions éprouvées dans d'autres ouvrages réalisés, à l'instar de la passerelle sur l'Areuse à Boudry (sol en bois) ou de la passerelle de la place de l'Europe à Lausanne (garde-corps en verre).

Le « chemin de ronde » attenant au chemin de Bel-Air sera aménagé en surplomb de la rue de Gibraltar.

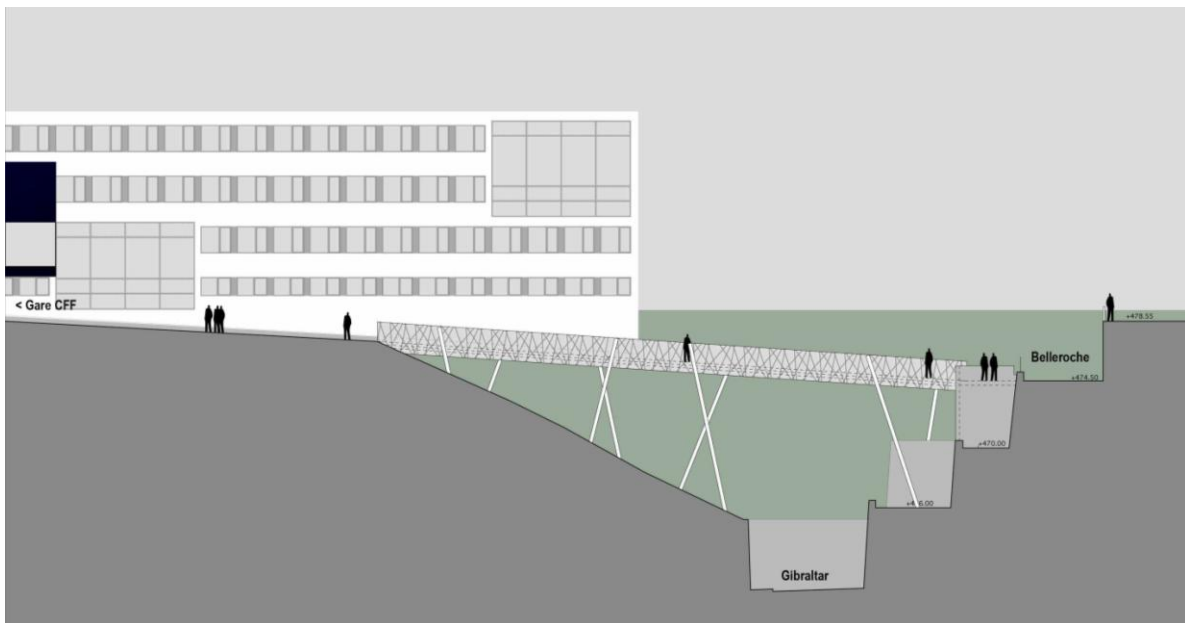


Figure 20 : vue de la passerelle avec la rue de Gibraltar au-dessous

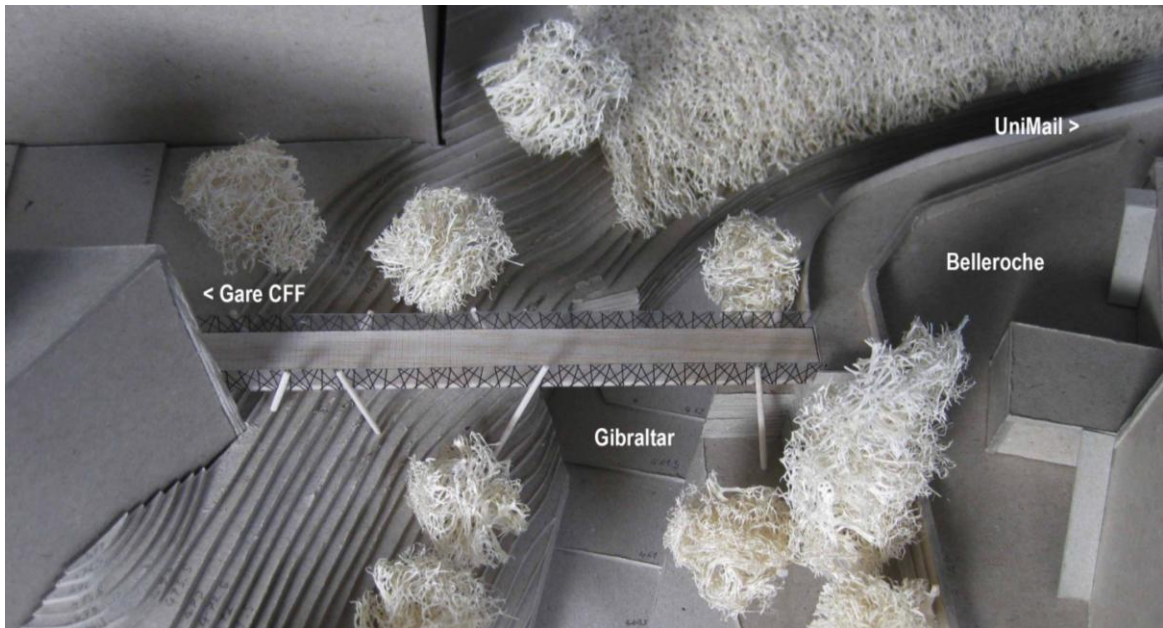


Figure 21 : vue de la maquette

6.3. Synthèse du projet de la passerelle

Le projet s'inscrit dans le paysage par son expression et sa matérialisation en respectant les caractéristiques du lieu, à l'aide d'un dispositif sans sophistication inutile, dont la portée est adaptée à la fonction.

7. Aménagement des accès à la passerelle

7.1. Préambule

Le projet de passerelle a nécessité un processus de concertation de la Communauté de Belleroche 14-16-18. En effet, la passerelle arrivant sur terrain privé, la Communauté devait donner son accord à l'unanimité des copropriétaires. La Ville a jugé essentiel de l'associer aux discussions, dans un esprit de dialogue et de partenariat. Trois variantes ont été développées, contribuant à améliorer l'avant-projet initial. Cela a permis d'arriver à un consensus du fait de la prise en compte des demandes des copropriétaires.

Après sept séances de travail et de discussion, les points suivants ont été acceptés par notre autorité :

- La passerelle arrive face des immeubles de la Communauté, puis

contourne les bâtiments par un « *chemin de ronde* », de manière à ne pas inciter les usagers à passer à travers les terrains de la Communauté.

- Le contre-sens cyclable ne sera pas possible sur 60 mètres, les cyclistes devant mettre pied à terre, sur le secteur du chemin de Belleroye qui sera en zone de rencontre.
- La Ville assumera entièrement à sa charge le balayage courant et le déneigement de l'ensemble du chemin de Belleroye, sur domaine privé et public. Ceci représente une prestation d'environ 10'000 francs par an. Une servitude de passage public sur domaine privé devra être inscrite au registre foncier, afin de permettre à la voirie d'intervenir aussi sur la partie privée du chemin.
- La Ville s'engage, pour une durée de 5 ans, à prendre en charge les éventuels frais d'effacement des tags sur les terrains de la Communauté.
- La Ville s'engage à replanter plusieurs arbres de 3 mètres de hauteur au minimum, à proximité de l'arrivée de la passerelle en est, en compensation des arbres coupés pour permettre la réalisation de celle-ci.

En contre-partie, la Communauté cède une partie de ses terrains à la Ville et admet la zone de rencontre sur le chemin de Belleroye. Informée de l'implantation des containers enterrés au bas du chemin de Belleroye et au carrefour Gibraltar/Bel-Air/Belleroye, elle accueille favorablement cette décision.

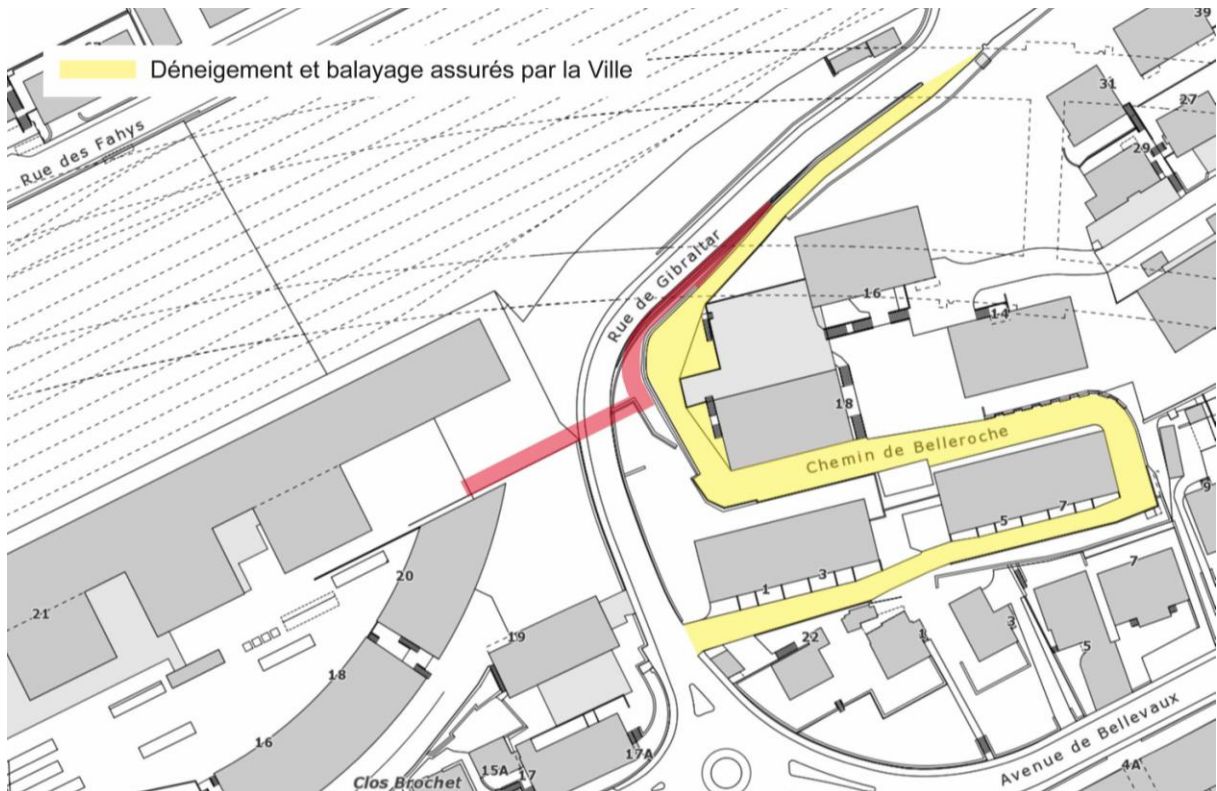


Figure 22 : entretien

La concertation qui a pu être menée avec la Communauté a amené la Ville à élaborer des solutions qui satisfont les deux parties. La Communauté a accepté à l'unanimité les propositions de notre Autorité, nous avons remercié ses membres de l'esprit constructif présent lors de nos rencontres et discussions.

7.2. Accès de la gare à la passerelle

Les aménagements réalisés autour des bâtiments du quartier Gare/Crêt-Taconnet prennent déjà en compte la liaison d'utilité publique à créer entre la gare et la colline du Mail. La passerelle se situe dans la prolongation de l'espace public aménagé au nord du bâtiment de l'OFS et s'intègre parfaitement à cette nouvelle réalisation.

7.3. Accès de la passerelle à la colline de Bel-Air

L'accès piétons et cyclistes est prévu par le chemin de Belleroche et celui de Bel-Air :

- Légère descente par le chemin de Belleroche jusqu'au passage

inférieur des voies CFF et remontée par le chemin de Bel-Air. Ce parcours est adapté pour les vélos comme pour les piétons. Toutefois, le tronçon d'environ 60 mètres du chemin de Belleruche utilisé par cet itinéraire est relativement étroit et les cyclistes devront descendre de leur vélo à la montée. Au départ, nous aurions souhaité que l'ensemble soit en contre-sens cycliste, mais cette condition fait partie des négociations avec la Communauté de Belleruche (cf. § 7.1). Il est à noter cependant que le trafic motorisé est très faible sur ce tronçon.

Selon les comptages réalisés à une heure de pointe (7h00-8h00), seuls 9 véhicules ont emprunté le chemin de Belleruche pour s'engager sur la rue de Gibraltar et 11 depuis le chemin de Bel-Air.

Sur la base de ces remarques, les mesures suivantes sont prévues :

- Signalisation de l'itinéraire principal pour piétons et vélos par le chemin de Belleruche et le chemin de Bel-Air.
- Mise en zone de rencontre du chemin de Belleruche à l'est de la passerelle pour garantir la sécurité et donner la priorité aux piétons.
- Autorisation du double sens pour les cyclistes sur le chemin de Bel-Air.
- Descente du vélo pour les cyclistes montant le tronçon du chemin de Belleruche.
- Réaménagement du carrefour Gibraltar/Bel-Air/Belleruche par un rehaussement au niveau du trottoir et l'installation d'un container enterré.

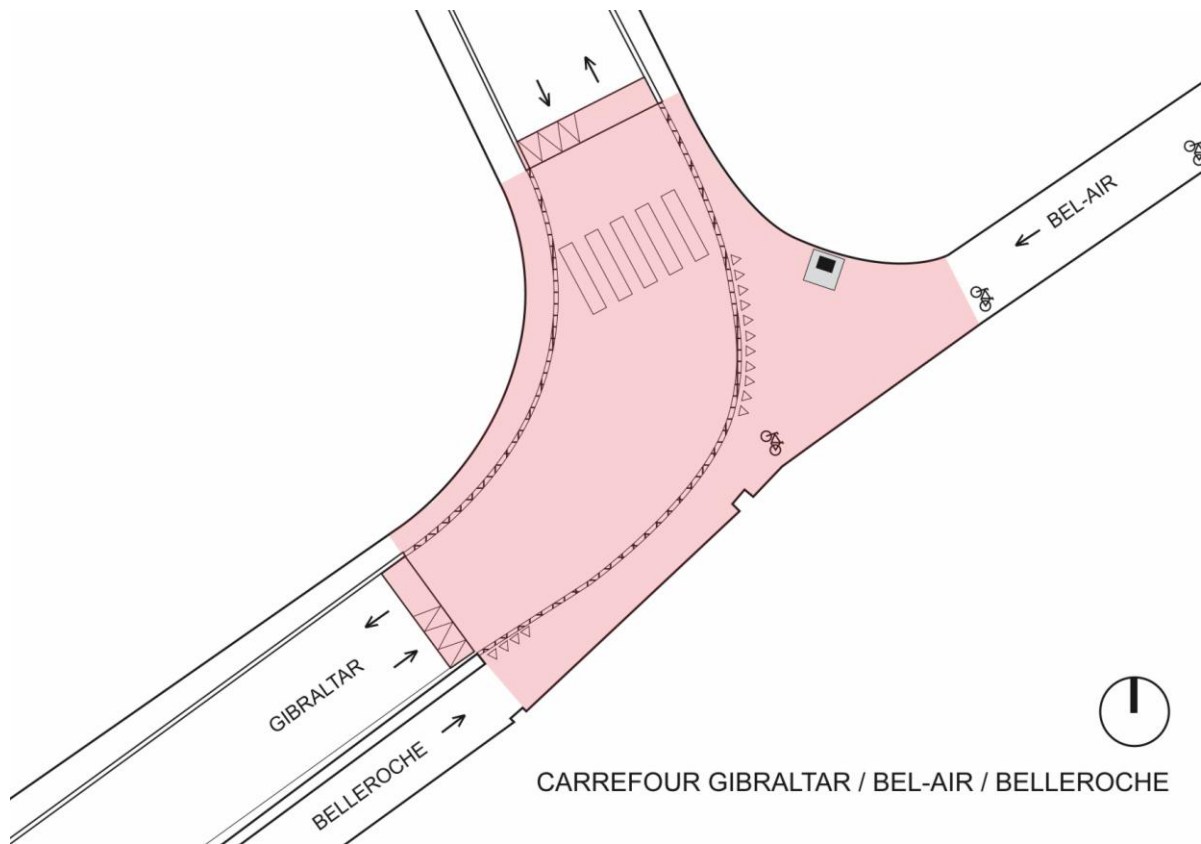


Figure 23 : plan du carrefour Gibraltar/Bel-Air/Belleruche

8. Aspects fonciers

Pour permettre la réalisation de cette passerelle, il est nécessaire de procéder aux opérations immobilières décrites ci-dessous. Pour tous les articles cadastraux, les surfaces précises seront calculées par le géomètre cantonal lors des mutations.

Les frais de notaire et de mutations sont à la charge de la Ville.

8.1. Description des biens-fonds Espace de l'Europe

8.1.1. Articles cadastraux n° 15212 et 15213

La passerelle sera réalisée sur les articles cadastraux n° 15212 et 15213 dont CFF Acquisitions et Ventes est propriétaire (superficiel). L'intervention sur ces deux biens-fonds consiste en des appuis, des piliers et un surplomb.

Il s'agira dès lors de constituer une servitude de passage public à pied

et à char (pour les véhicules d'entretien) sur les bien-fonds n° 15212 et 15213 du cadastre de Neuchâtel, en faveur de la Ville. Une servitude d'aplomb et de francs bords pour l'emprise de la passerelle et une servitude pour les fondations seront également constituées.

Une convention constitutive de servitudes entre CFF (Acquisitions et Ventes), l'Etat de Neuchâtel (superficiaire) et la Ville est en cours d'élaboration.

Par ailleurs, l'espace devant le CMN et la HEG pourrait être rebaptisé « place du Millénaire », sous réserve de l'adhésion des propriétaires à cette proposition.

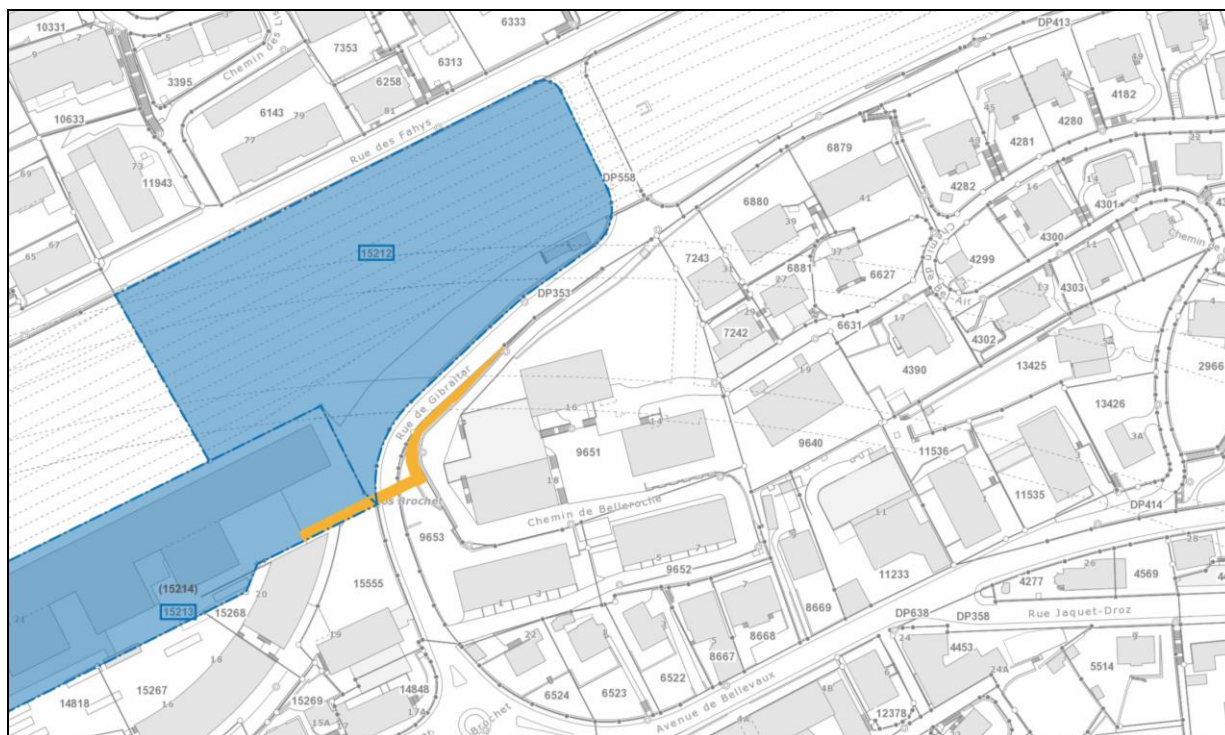


Figure 24 : extrait cadastral bien-fonds n° 15212 et 15213

8.1.2. Articles cadastraux n° 15268 et 15555

La structure de la passerelle nécessitera la fondation de piliers sur les articles cadastraux n°15268 et 15555 dont Helvetia Assurances est propriétaire.

Il s'agira dès lors de constituer une servitude d'aplomb et de francs bords pour l'emprise de la passerelle et une servitude pour les fondations sur les biens-fonds concernés.

Une convention constitutive de servitudes entre Helvetia Assurances et la Ville est en cours d'élaboration.



Figure 25 : extrait cadastral bien-fonds n° 15268 et 15555

8.2. Chemin de Belleroche

Les terrains sont frappés d'alignement, et n'étant par conséquent pas constructibles, ils n'ont qu'une valeur résiduelle. Le plan d'alignement de la rue de Gibraltar doit garantir un éventuel élargissement de cette dernière à futur. C'est pourquoi la structure porteuse de la passerelle ne pourra pas être réalisée dans la bande d'élargissement. Le surplomb devra aussi respecter un gabarit de minimum 4 mètres 50 au-dessus de la rue de Gibraltar pour garantir le passage des véhicules lourds.

8.2.1. Article cadastral n° 9651

Pour permettre la liaison de la passerelle à la colline du Mail, la Ville a consulté les copropriétaires de la Communauté de Beller Roche 14-16-18, propriétaires de l'article cadastral n°9651. La passerelle a ainsi fait l'objet d'un processus de concertation lors de sept séances (en groupe de travail et en plénum) durant l'hiver 2010-2011.

Les terrains nécessaires à la réalisation de la passerelle et de la partie publique du chemin de Beller Roche, conformément aux conditions décrites au §7.1, seront cédés à la Ville de Neuchâtel pour 1 franc symbolique (voir projet d'arrêté no II). Les cessions se répartissent comme suit : environ 240 m² pour le passage public et environ 160 m² dans le cadre de l'application du plan d'alignement, soit un total d'environ 400 m².

Il s'agira dès lors de constituer une servitude de passage public à pied et à char (pour les véhicules d'entretien) sur le bien-fonds n° 9651 du cadastre de Neuchâtel, en faveur de la Ville. Une servitude de francs bords pour l'emprise de la passerelle et une servitude pour les fondations seront également constituées.

Une convention constitutive de servitudes est en cours d'élaboration entre la Communauté de Beller Roche 14-16-18 et la Ville.

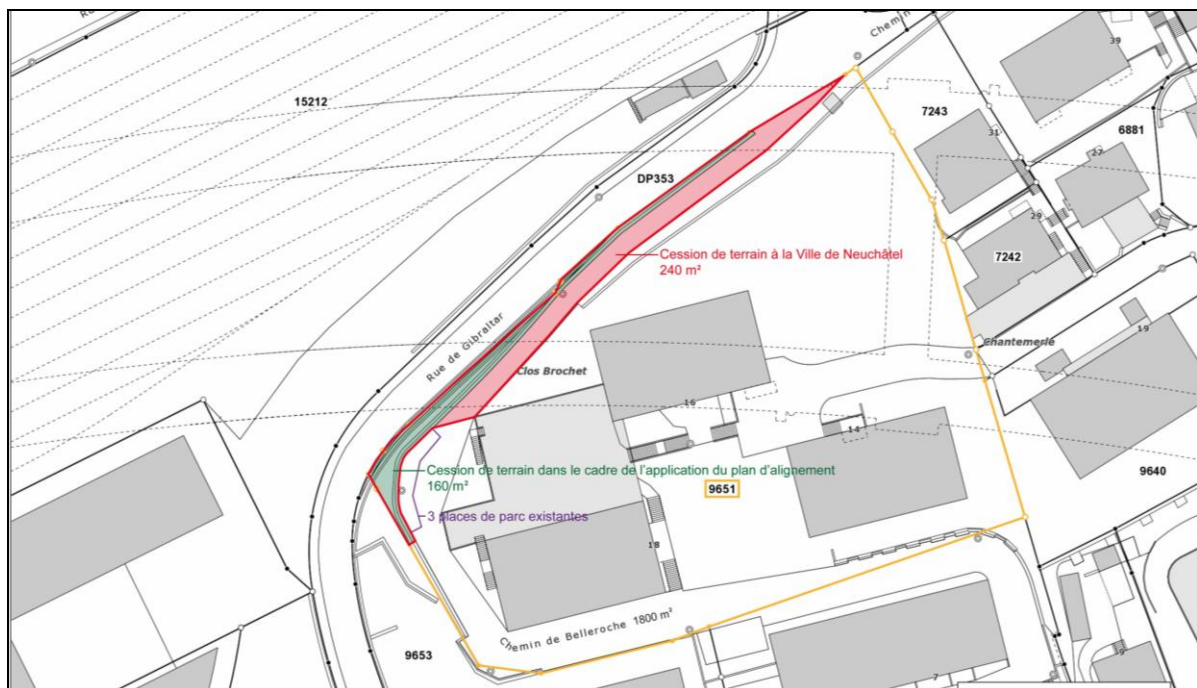


Figure 26 : cession de terrain bien-fonds article cadastral n° 9651

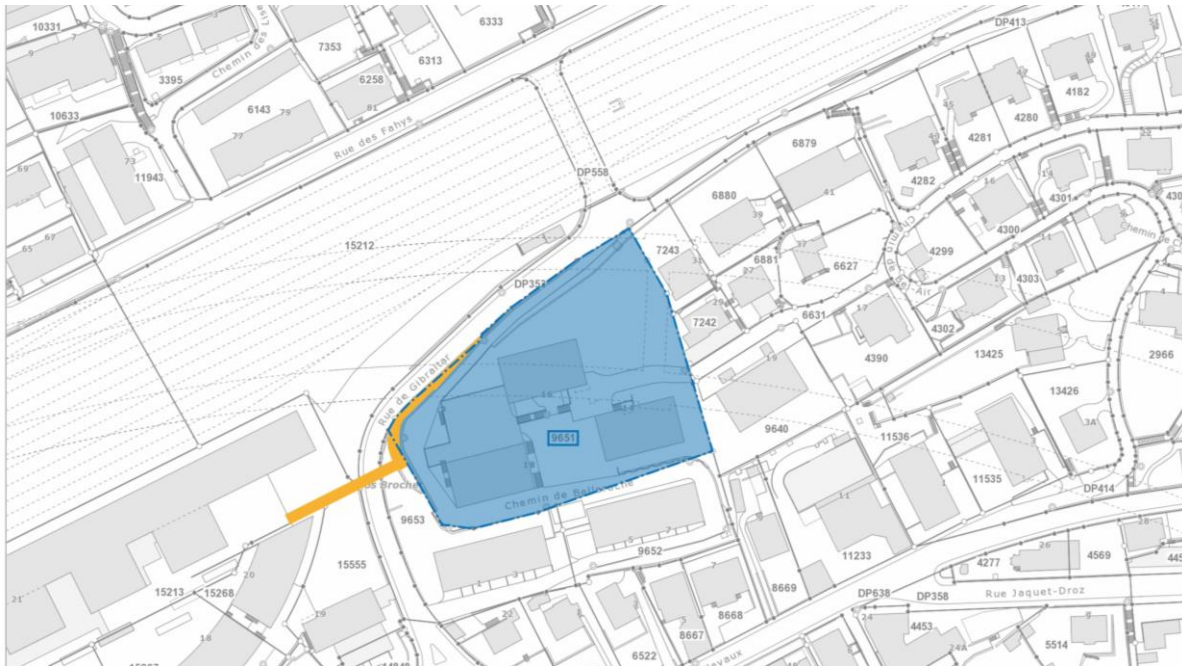


Figure 27 : extrait cadastral bien-fonds n°9651

8.2.2. Article cadastral n° 9653

Sur l'article cadastral n° 9653 dont PAX, Société suisse d'assurance sur la vie SA, est propriétaire, les terrains nécessaires à la réalisation de la passerelle se trouvent dans la zone d'élargissement du plan d'alignement de la rue de Gibraltar et la bande, sur domaine privé, est frappée d'alignement. La cession de terrain dans le cadre de l'application dudit plan correspond à une surface d'environ 110 mètres carrés et sera cédée à la Ville de Neuchâtel pour 1 franc symbolique.

Comme pour la Communauté de Belleruche, la Ville assumera le balayage et le déneigement dudit chemin.

Une servitude d'aplomb et de francs bords pour l'emprise de la passerelle et une servitude pour les fondations seront constituées. Il s'agira également de constituer une servitude de passage public à pied et à char (pour les véhicules d'entretien) sur le bien-fonds n° 9653 du cadastre de Neuchâtel, en faveur de la Ville.

Une convention constitutive de servitudes entre PAX, Société suisse d'assurance sur la vie SA et la Ville est en cours d'élaboration.

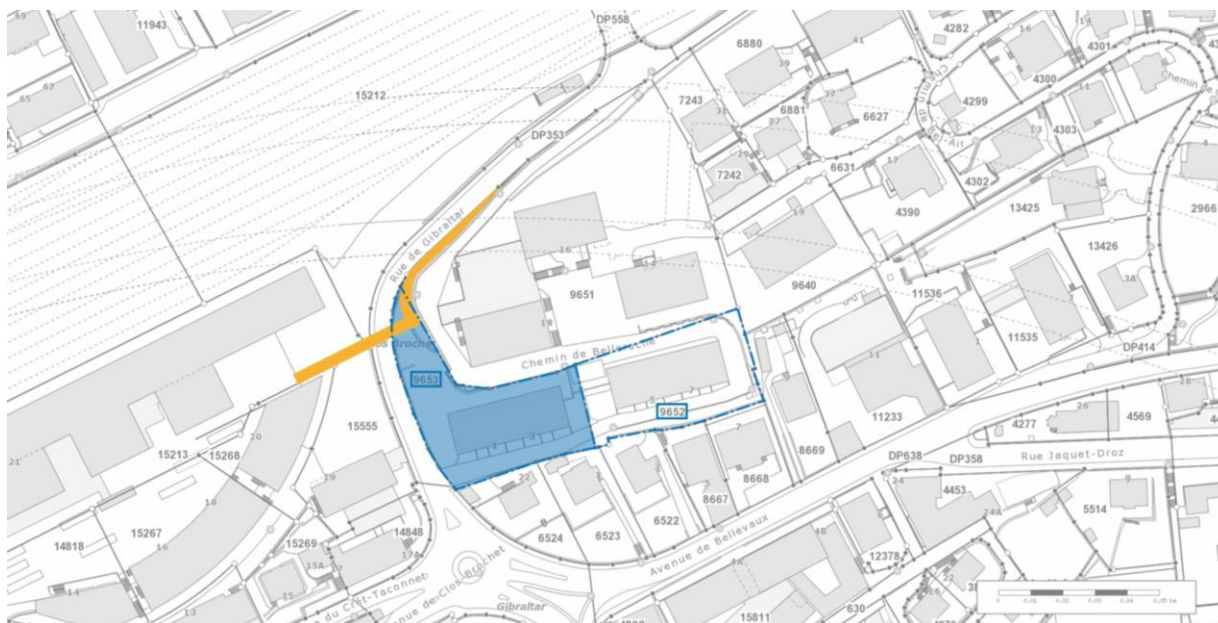


Figure 28 : extrait cadastral bien-fonds n°9653

9. Devis passerelle

Le devis de la passerelle tient compte de l'acquisition des terrains privés, pour laquelle une réserve a été établie si nécessaire, des travaux préparatoires, de la construction proprement dite de la structure, des aménagements extérieurs, des frais secondaires. Les études sont comprises. Un pourcentage de 8% de divers et imprévus est devisé pour les postes des travaux préparatoires, de construction (bâtiment) et des aménagements extérieurs. Dans les mesures d'accompagnement, le réaménagement du carrefour de Gibraltar/Bel-Air/Belleroche est également prévu.

Dans le cadre de la demande de subventions à la Confédération en décembre 2009, nous avons un coût estimé de projet de 1'200'000 francs TTC, montant repris dans le cadre du budget d'investissement 2011.

Suite à la consultation de la Commission d'urbanisme, celle-ci a demandé que la passerelle soit élargie de 2,70 mètres à 3,50 mètres, de façon à faciliter le croisement des piétons et deux-roues.

Ensuite, les négociations avec la Communauté de Belleroche ont conduit à une modification du projet. L'ensemble de ces modifications entraîne une augmentation des coûts de 350'000 francs.

Le coût de la construction de la passerelle est donc estimé à 1'550'000 francs, y compris les mesures d'accompagnement de génie civil de réaménagement du carrefour Gibraltar/Bel-Air/Belleroche, d'un coût de 140'000 francs, dont l'utilité existe indépendamment de la réalisation de la passerelle.

INVESTISSEMENT	CHF TTC
1 Travaux préparatoires	50'000
Installation globale de chantier	39'000
Protection d'installations existantes	11'000
2 Bâtiment	1'085'000
Structure (acier, béton, bois)	692'000
Appuis et joints de chaussée	7'000
Revêtement de chaussée	105'000
Evacuation des eaux	3'000
Garde-corps	213'000
Eclairage	65'000
4 Aménagements extérieurs	125'000
Petits travaux divers	10'000
Défrichage	12'000
Nouvelles plantations	20'000
Marquage	8'000
Panneaux de signalisation routière	10'000
Eclairage	55'000
Mobilier urbain	10'000
5 Frais secondaires	40'000
Prestations notaire et frais de mutation	40'000
7 Divers et imprévus env. 8 %	110'000
SOUS-TOTAL I	1'410'000
Mesures d'accompagnement	140'000
Carrefour de Gibraltar/Bel-Air/Belleroche: Génie-civil	140'000
INVESTISSEMENT TOTAL (CHF TTC)	1'550'000

Figure 29 : devis

Globalement, le crédit devrait être respecté, des modifications étant possibles entre les différents postes du devis. Cependant, il n'y a pas eu de sollicitation d'un crédit d'étude, l'avant-projet ayant été développé à compte d'auteur. Par conséquent, la marge d'approximation est de plus ou moins 20 %. Le cas échéant, la Commission financière sera informée.

10. Aspects financiers

10.1. Financement

La réalisation de la passerelle du Millénaire est une opportunité exceptionnelle de relier deux quartiers de la Ville et quatre pôles de formation. Nous avons estimé que cet ouvrage était d'utilité publique pour la Ville et ses habitants, mais également pour l'Université par Unimail. Elle sert aussi pour l'accès au conservatoire pour les élèves qui peuvent monter le chemin de Belleroche depuis la Maladière ou descendre la rue de Gibraltar depuis les Fahys. Par ailleurs, cette passerelle est un élément indispensable du projet d'agglomération et du Plan directeur de la mobilité douce. C'est dans cet esprit que la participation de l'Université, qui s'est engagée en 2008 déjà pour 100'000 francs dans ce projet, est importante et montre le soutien de cette institution au projet de passerelle du Millénaire. Cependant, celui-ci doit encore être avalisé par les autorités compétentes.

Concernant le soutien de la Confédération au titre des mesures d'agglomération, celui-ci est de 35 % des 710'000 francs pris en compte au moment des demandes déposées en 2007 (base 2005), soit 270'000 francs. Indexé, cela représente actuellement un montant de 300'000 francs.

Etant donné l'importance de commencer cette passerelle dans le cadre de cette année du Millénaire, symbole fort qui restera de cette année 2011, nous n'attendons pas la réponse formelle de l'Université avant de solliciter ce crédit auprès de votre Autorité. Il est à relever par ailleurs que le vote du crédit et le dépôt de la demande de permis de construire sont indispensables afin d'obtenir l'accord formel de la Confédération pour sa part.

Le financement sera donc le suivant :

	projet 2011 Fr.
Ville de Neuchâtel passerelle et carrefour	1'150'000
Confédération	300'000
Université de Neuchâtel	100'000
Total	1'550'000

Figure 30 : financement

Le financement du génie civil de l'intersection Gibraltar/Bel-Air/Beller Roche (140'000 francs) sera entièrement pris en charge par la Ville, étant donné qu'il n'est pas uniquement utile à la liaison par la passerelle, mais fait partie des aménagements qu'il faudrait entreprendre indépendamment de celle-ci pour des questions de sécurité à cet endroit. Il est cependant important que cet aménagement soit terminé lors de l'ouverture au public de la passerelle.

Dans le budget des investissements 2011, le coût estimé, dans le cadre du projet d'agglomération, était d'un montant de 1'200'000 francs, mais avec une charge de 850'000 francs pour la Ville. En effet, les recettes escomptées étaient de 250'000 francs pour le projet d'agglomération et de 100'000 francs pour l'Université, soit 350'000 francs en tout.

Bien que les recettes escomptées soient supérieures au budget, la charge nette pour la Ville est supérieure à ce qui a été budgétisé, du fait des modifications apportées au projet expliquées au chapitre 7.1. La Commission financière sera donc consultée.

10.2. Coûts financiers à la charge de la Ville

Les amortissements ont été calculés conformément aux directives du Service des communes.

Le taux d'amortissement moyen est de 5 %.

	taux %	montant Fr.
Investissement net TTC		1'150'000
Amortissement	5.0000	57'500
Intérêts moyens	3.0209	17'370
Charge annuelle moyenne sur 20 ans		74'870

Figure 31 : charge annuelle

Les frais financiers seront donc en moyenne annuelle de 75'000 francs sur 20 ans.

11. Calendrier de l'opération

CALENDRIER DE L'OPERATION	2011												2012			
	JANV	FEV	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILL	AOUT	SEPT	OCT	NOV	DEC	JANV	FEV	MARS	
AVANT-PROJET	■	■	■													
ACCORD PROPRIETAIRES					■											
CONVENTIONS PROPRIETAIRES					■											
COMMISSION FINANCIERE					■											
DEPOT DEMANDE DE PERMIS					■											
RAPPORT CC-CG					■											
CONSEIL GENERAL						■										
DELAJ REFERENDAIRE (50 JOURS)						■	■	■								
DEPOT DOSSIER OFROU						■										
EXAMEN DOSSIER OFROU (4 MOIS)						■	■	■	■	■						
MISE A L'ENQUETE PUBLIQUE						■	■									
TRAITEMENT OPPOSITIONS EVENTUELLES								■	■							
OCTROI SUBVENTION OFROU										■						
OBTENTION PERMIS CONSTRUIRE										■						
REALISATION																
PLANS D'EXECUTION							■	■	■	■						
APPELS D'OFFRES									■	■						
ADJUDICATIONS										■						
POSE PREMIERE PIERRE											■					
REALISATION												■	■	■		
MISE EN SERVICE																■

Figure 32 : calendrier de l'opération

Le calendrier de l'opération tient compte des délais d'obtention du permis de construire et de l'accord de la Confédération, via l'Etat, pour l'obtention des subventions du projet d'agglomération, celui-ci étant de 4 mois. Si les délais sont respectés, le début des travaux se fera en novembre 2011.

12. Un projet pour le Millénaire

La pose de la « *première pierre* » est prévue cette année. Dans cet esprit, nous avons décidé d'appeler cette passerelle, qui reliera deux quartiers de la Ville, « *passerelle du Millénaire* », puisqu'elle restera un élément marquant de notre ville dont la décision de réalisation sera prise en 2011. Votre Autorité sera invitée à cette manifestation qui sera un des derniers événements tangibles de cette année du Millénaire.

13. Conclusion

Tenant compte :

- De l'opportunité de réaliser une « passerelle du Millénaire », beau projet urbanistique et architectural, préavisé à l'unanimité par la Commission d'urbanisme, qui restera un élément construit emblématique de cette année exceptionnelle,
- De l'histoire de ce secteur, permettant par ce geste de franchir le détroit de Gibraltar,
- De la planification du quartier Gare/Crêt-Taconnet et afin d'apporter une pièce supplémentaire à celui-ci, qui participe à la qualité de vie et à la renommée de notre Ville,
- De la mise en application du plan directeur de la mobilité douce et de la conception directrice Gare/Crêt-Taconnet,
- De l'intégration de cette passerelle dans un pôle de développement stratégique dédié à la recherche et à la formation, avec Unimail, la HEG, le CMN, la HE-Arc, mais aussi à proximité Unilac et bientôt Microcity,
- De l'amélioration de l'accès au site pour les habitants du quartier de Bel-Air et des Fahys, de l'accessibilité à Unimail pour les étudiants et collaborateurs, et de son utilité en général,

- De la réalisation d'une des actions du projet d'agglomération, soutenu par la Confédération,
- Des négociations avec les différents propriétaires publics et privés de terrains, dans un esprit de concertation et de partenariat,
- Du devis de la passerelle, et de son financement pour environ un quart par des tiers,
- Du calendrier de l'opération,

nous vous proposons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre acte du présent rapport et d'accepter les projets d'arrêtés ci-après.

Neuchâtel, le 18 mai 2011

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président ,

Le chancelier,

Daniel Perdrizat

Rémy Voirol

Projet I

Arrêté concernant une demande de crédit pour la réalisation de la passerelle du Millénaire reliant l'Espace de l'Europe à la colline de Bel-Air

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé à entreprendre des travaux pour réaliser une passerelle d'utilité publique reliant l'Espace de l'Europe à la colline du Mail, pour un montant de 1'550'000 francs, dont à déduire les participations cantonale et fédérale.

Art.2.- L'amortissement au taux de 5 % et les intérêts comptabilisés seront imputés à la Section de l'urbanisme et de l'environnement.

Art. 3.- L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la construction (espace Mittelland).

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

Projet II

Arrêté concernant les opérations foncières nécessaires à la réalisation de la passerelle du Millénaire reliant l'Europe de l'Europe à la colline de Bel-Air

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête:

Article premier.- Le Conseil communal est autorisé à constituer une servitude de passage public à pied et à char sur les bien-fonds 15212, 15213, 9651, 9653 ; une servitude d'aplomb et de francs bords sur les articles 15212, 15213, 15268, 15555, 9651, 9653 ; et une servitude pour les fondations sur les bien-fonds 15212, 15213, 15268, 15555, 9651 et 9653 du cadastre de Neuchâtel.

Art. 2.- Le Conseil communal est autorisé à diviser le bien-fonds 9651 du cadastre de Neuchâtel et à transférer une partie du chemin de Belleroche au domaine public communal, pour 1 franc symbolique.

Art. 3.- Le Conseil communal est autorisé à diviser le bien-fonds 9653 du cadastre de Neuchâtel et transférer une partie du bien-fonds au domaine public communal, pour 1 franc symbolique.

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