



Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit relative à l'aménagement de la place Numa-Droz

(Du 1^{er} octobre 2012)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Le 14 janvier 2008, votre Conseil prenait acte du rapport d'information sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un contrat d'agglomération de la COMUL dans le cadre du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) (rapport n° 07-024) où était mentionné le projet de réaménagement de la place Numa-Droz. Celui-ci fait partie du projet d'agglomération première génération. Il est ainsi inscrit en mesure A dont la réalisation est planifiée pour la période 2011-2014.

Un avant-projet a été développé dès octobre 2009 avec, en janvier 2010, une présentation des bases de réflexion et des principes retenus. S'en est suivi un débat sur le plan politique avec l'octroi d'un crédit d'études approuvé par votre Conseil, en septembre 2010 (rapport n° 10-016) pour approfondir la réflexion.

Au terme de ces études, la démarche a été élargie à un concours, répondant ainsi à la volonté de votre Conseil et du Canton d'assurer notamment la cohérence des développements et aménagements des secteurs des rives et du port et de garantir, dans une vision à long terme, une solution harmonieuse pour le développement de notre ville.

Le concours NumaPort, englobant un périmètre plus large que la place Numa-Droz, a été lancé. Dans ce contexte, il était spécifié la volonté de réaliser une première étape, dite étape « Numa-Droz » dans un délai rapide, en accord avec les échéances fixées dans le dossier d'agglomération.

Rappelons que le projet d'agglomération consiste en un partenariat Confédération-Canton-Ville. Il est une pièce maîtresse des enjeux du RUN, à l'instar d'autres projets dans d'autres villes ou communes du Canton, par exemple celui de la place de la Gare à La Chaux-de-Fonds.

Le vote négatif du 23 septembre 2012 concernant la réalisation du TransRun remet clairement en question le projet d'agglomération neuchâtelois, deuxième génération.

Pour rappel, il a été déposé auprès de la Confédération à fin juin de cette année. Pour les Autorités concernées, il s'agit à présent de déterminer s'il est possible de modifier le projet neuchâtelois afin d'intégrer la décision populaire, tout en garantissant une vision cohérente pour la construction d'une agglomération.

Il est cependant fondamental de préciser, qu'indépendamment de cette analyse, le financement des mesures inscrites dans la première génération du projet d'agglomération est garanti. La part de la Confédération pour la place Numa-Droz est ainsi assurée.

Le présent rapport rappelle succinctement les enjeux de l'agglomération et les objectifs liés à l'aménagement de la place Numa-Droz. On présentera également le projet lauréat étayé par des compléments d'étude tels que décrits dans la demande de crédit pour le concours.

L'ensemble sera ponctué par une demande de crédit et son financement.

2. Le projet en deux mots

Le concours a permis de considérer l'aménagement de la place Numa-Droz dans une vision élargie et cohérente à moyen terme par rapport aux développements de la ville et son centre.

Les lauréats du concours, sur 18 projets déposés valablement, ont affiné leur concept depuis le mois de février, en collaboration avec les Services communaux et cantonaux concernés.

Outre l'aménagement du site, les conditions de circulation au centre-ville et dans un périmètre étendu ont été évaluées et différentes mesures seront progressivement appliquées en considérant les prochaines réalisations au-delà de la place Numa-Droz.

Le secteur central entre la poste et la Place-d'Armes passera en zone 30 km/h. L'ensemble de la signalisation sera révisé et l'espace de la voirie rétréci à son minimum tout en répondant au flux des déplacements. La surface ainsi gagnée sera mise au profit des activités piétonnes en particulier. En outre, les vélos évolueront dans un contexte plus sécurisé et bénéficieront d'un nombre de places de stationnement complémentaires.

Les transports publics auront une priorité d'accès à la nouvelle zone 30 km/h. Les piétons auront loisir de traverser sur toute la place, sans pour autant être prioritaires (principe zone 30 km/h). Il s'agira de partager l'espace entre l'ensemble des utilisateurs par un aménagement spatial cohérent.

L'espace en question se veut chaleureux en mettant en valeur le cœur de notre Cité, dégageant des vues sur le lac, offrant des possibilités aux piétons de se reposer, amenant les automobilistes à adopter naturellement une conduite adaptée par un traitement de sol efficace. L'espace sera exempt de tout obstacle pour faciliter les mouvements des gens à mobilité réduite.

La place bordée de ses bâtiments remarquables sera valorisée par une végétalisation à la fois élancée, sous forme de pergolas verticales et étendue au-travers de parterres fleuris. L'ensemble offrira une vision colorée, se renouvelant au gré des saisons.

Les transports publics, dotés d'un nouvel arrêt au nord du Collège latin, préfigurent leur organisation à moyen terme avec la suppression à futur du passage des véhicules par la rue St-Honoré, tout cela au profit de l'extension de la zone piétonne.

Les parkings existants en ouvrage assureront dans l'immédiat l'offre en stationnement au centre-ville et la gestion des places sur le domaine public sera adaptée aux besoins. A moyen terme, dans l'esprit du concours NumaPort, l'offre en stationnement sera élargie sous la place Alexis-Marie-Piaget.

L'accès motorisé à la zone piétonne nécessaire aux livraisons et à ses activités sera clairement défini.

Les coûts de l'ordre de 10 millions de francs sont à mettre en relation avec la surface traitée, plus généreuse que celle prévue lors des étapes précédentes de développement du projet.

3. Les enjeux

3.1. Plus qu'un simple aménagement

Le Conseil fédéral a reconnu que les collectivités locales ne pouvaient résoudre seules les problèmes d'agglomération, notamment ceux concernant la mobilité. Les projets d'agglomération ont été élaborés de manière concrète entre les Cantons, les Villes, les Communes et la Confédération en mettant l'accent sur les aspects de transports et d'urbanisation. Le but étant d'assurer l'attractivité économique des régions urbaines et de garantir une qualité de vie élevée à leurs habitants.

L'aménagement de la place Numa-Droz s'inscrit pleinement dans ces préoccupations, il vise à contribuer au relèvement du centre-ville et ses activités en offrant plus d'espaces pour les piétons, en favorisant les transports publics, en renforçant l'identité de la ville et son centre avec le rapprochement au lac. Il s'agit en parallèle de fluidifier les déplacements des usagers, d'offrir plus de confort et de sécurité aux deux-roues par une vitesse réduite du trafic voiture et d'inciter un comportement veillant à assurer le partage de l'espace public entre les différents usagers, y compris les piétons. Cette catégorie nous concerne tous en premier lieu puisque nous sommes systématiquement piétons à un moment ou à un autre dans nos déplacements. Par essence, le piéton est le client de nos commerces, le principal intéressé par les activités au centre-ville en particulier.

Trois phénomènes expliquent la charge de trafic actuelle sur le carrefour Numa-Droz :

- le transit sans aucun intérêt pour les commerces,
- la présence de nombreuses places de stationnement dans et autour du centre-ville,
- le trafic pendulaire qui charge le réseau à des moments précis durant la journée.

Ainsi, il convient de relativiser la charge journalière et sa répartition dans le temps. Nous observons deux périodes de pointe dans la journée où les conditions de circulation sont plus ou moins difficiles, soit entre 07h00 et 08h00 et surtout entre 17h00 et 18h00. Notons que la tranche horaire de 11h00 – 14h00 ne présente pas de conditions dégradées. Dans les solutions à moyen terme, il s'agira dès lors, de manière à mieux équilibrer l'ensemble et à maîtriser le trafic au centre-ville, de proposer des mesures ou des alternatives de déplacements en particulier aux pendulaires. Nous chercherons également à renforcer et à améliorer l'accessibilité aux parkings en ouvrage souterrain existants ou encore à redéfinir l'exploitation des places sur le domaine public en compensation des places supprimées conséquentes à l'aménagement de l'espace public.

3.2. Le Canton partage la vision

Le domaine affecté appartient en grande partie au Canton (domaine public cantonal). Ce dernier soutient pleinement la Ville dans sa démarche d'aménagement. Il précise dans sa prise de position que *« le système composé de la place Pury, la place Numa-Droz et la place du Port est, en termes d'espaces publics, le centre de l'agglomération neuchâteloise, pour sa partie littorale du moins. C'est le lieu social par excellence, celui des défilés ou de la Fête des Vendanges. D'autre part, comme exprimé dans le plan directeur cantonal, il est notamment prévu que :*

- *le Canton donne l'exemple dans le cadre de ses propres projets d'aménagement : il entreprend des projets de revitalisation des traversées des agglomérations ;*
- *le Canton révisé et complète la base légale pour favoriser la qualité urbaine de l'espace public (LRVP, ...).*

Les villes de Lyon, Lille ou encore Bordeaux ont fait l'objet d'aménagements urbains et ont vu les visiteurs affluer. La ville de Neuchâtel comporte un potentiel important avec le littoral urbain, si elle poursuit ses travaux d'aménagement ».

En date du 13 septembre, les services cantonaux concernés et le chef du Département de l'aménagement du territoire ont approuvé les solutions de gestion et d'aménagement proposées. Qui plus est, le Canton financera, à hauteur de 3 millions de francs hors taxe, la réalisation du projet.

Le principe d'une réduction de la vitesse de base sur la portion de route cantonale concernée a donc clairement été admis par le Service des ponts et chaussées. Cette limitation s'étendra sur l'avenue du Premier-Mars, entre la place du Port et la Place-d'Armes non comprise, et sur la rue de l'Hôtel-de-Ville. Cette donnée de base a déjà été fixée dans le concours NumaPort. A ce titre, le Canton a été actif tant dans la réalisation du cahier des charges que dans le jugement des projets déposés, puisqu'il était représenté au niveau du jury par l'ingénieur et l'aménagiste cantonaux.

3.3. Une vision élargie

La mise sur pied du concours NumaPort avait pour but d'élargir le champ de réflexion et de s'assurer que les développements et les études d'avant-projets correspondaient à la meilleure solution pour Neuchâtel, tout en tenant compte des développements proches. Les participants au concours, le jury et l'intérêt porté par les Neuchâtelois avec près de 5'000 visiteurs lors de la présentation publique des rendus, montrent que le dossier a un sens réel et s'inscrit à part entière dans le développement de notre cité.

Ce dossier implique un regard encore plus large. Il importe en effet que :

- les conditions locales de circulation au centre-ville soient suffisamment équilibrées pour assurer sa faisabilité,
- ces conditions dans un périmètre élargi en amont du centre entre le Nid-du-Crô et Serrières soient maîtrisées.

Elles sont déterminantes pour tous les projets d'aménagement d'espace public d'une certaine importance en ville : Jeunes-Rives, rue de l'Ecluse, avenue de la Gare, place Blaise Cendrars, RER, TransRun, ...

Ce constat nous a donc amenés à porter un regard englobant l'ensemble du système de circulation de la ville et d'introduire des principes de gestion assurant la viabilité des développements de notre cité. Il s'agira d'appliquer progressivement, en fonction des concrétisations d'aménagement, des mesures visant à :

- décourager le transit résiduaire,
- utiliser les tunnels sous la ville par une gestion de signalisation lumineuse adaptée aux limites de la zone urbaine,
- améliorer l'accès direct aux parkings en ouvrage,

- accentuer l'usage des parkings d'échange en périphérie du centre-ville et à améliorer les performances des transports publics en relation,
- favoriser l'accès direct aux quartiers des faubourgs,
- affiner la politique tarifaire de stationnement et de durée sur le domaine public desservant le centre-ville notamment.

Comme énoncé plus haut, la densité de circulation perturbe de manière notoire le centre-ville aux heures de pointe. La charge excédentaire est provoquée en partie par le déplacement des pendulaires. Les mesures viseront dès lors à guider ces derniers à leur destination de manière à limiter le transit par le centre-ville, en les amenant à utiliser par exemple, les parkings d'échanges actuels ou futurs, en parfaite cohérence avec la politique de stationnement préconisée par votre Conseil.

Comme on le voit ici, c'est une réflexion de fond qui s'engage à travers ce dossier qui va au-delà du « simple » aménagement d'un espace public, qui porte sur l'avenir de notre cité et ses nouveaux développements sur l'image que nous désirons donner à notre ville et qui vient de fêter son millénaire. C'est en quelque sorte le premier pas d'un nouveau Neuchâtel, c'est une démarche qui s'inscrit pleinement dans la perspective d'agglomération neuchâteloise. Il faut faire ce premier pas sans doute le plus difficile, pas le plus complexe, mais indispensable toutefois à l'enclenchement du processus.

3.4. Stratégie et enjeux du développement du centre-ville

Il est assez évident que nous ne pouvons ignorer les difficultés actuelles rencontrées au centre-ville et sa zone piétonne qui pourtant a longtemps fait la renommée de notre cité moderne.

Ce centre, aménagé en zone piétonne, est une chance extraordinaire. Il existe aujourd'hui, animé par des commerces et par de nombreuses activités.

Il est sujet à des difficultés d'identité sans doute, de personnalité et de vision culturelle. Notre Autorité a décidé de s'engager et de prendre le leadership de l'action, de jouer son rôle de capitaine en collaboration évidente avec les acteurs, commerçants et habitants. A cette fin, notre Conseil s'est approché de l'école HEG-ARC, appuyé par le professeur Nicolas Babey, spécialiste marketing territorial de l'Institut IMSI expérimenté dans cette problématique. L'objectif est de réfléchir à la stratégie du développement du centre-ville de Neuchâtel en mettant en

évidence les problèmes rencontrés ainsi que des solutions à ces derniers. Il s'agira de poursuivre la réflexion et de mettre sur pied une ou des stratégies partagées par tous les acteurs concernés, sous l'impulsion de notre Conseil, en collaboration active avec la Commission spéciale du développement économique de la Commune, récemment créée.

La problématique observée au centre-ville de Neuchâtel n'est pas unique et sous l'égide du réseau des vieilles villes, l'ASPAN (l'Association suisse pour l'aménagement national) pose le même constat dans de nombreuses cités en Suisse, à savoir « *la disparition des commerces de détails confronte de nombreux centres de localités à de profonds changements structurels. Ces derniers ont des répercussions sur le développement général des villes et des communes et requièrent des mesures actives de la part des Autorités concernées.*

Le temps où la vieille ville ou le centre du village était le centre névralgique du commerce de détail appartient au passé. De cette constatation, les plus petites et moyennes localités en ont fait, en primeur, les frais. Conséquence : des locaux commerciaux vides, des bienfonds en perte de valeur et des utilisations ni souhaitées ni propices à une valorisation du centre. Ces changements structurels nécessitent des concepts et des stratégies sur mesure. Plus la dévalorisation d'un centre s'est installée, plus il est difficile d'inverser la tendance..... A travers le réseau des vieilles villes, c'est un centre de compétences qui a été créé à l'intention des villes et des communes, à leur disposition pour les conseiller et les mettre en réseau. Les outils proposés permettent d'appréhender la situation avec pragmatisme, d'amorcer des processus et de poser des jalons. »

Comme on le voit, le sujet est donc d'actualité et nous partagerons nos expériences avec les autres villes en pleine réflexion également.

Il est par ailleurs aussi évident que les acteurs du centre-ville, commerçants, habitants, etc... devront également jouer pleinement leur rôle. Ce n'est qu'en travaillant ensemble que nous parviendrons à redonner une image dynamique et prospère au cœur de notre cité.

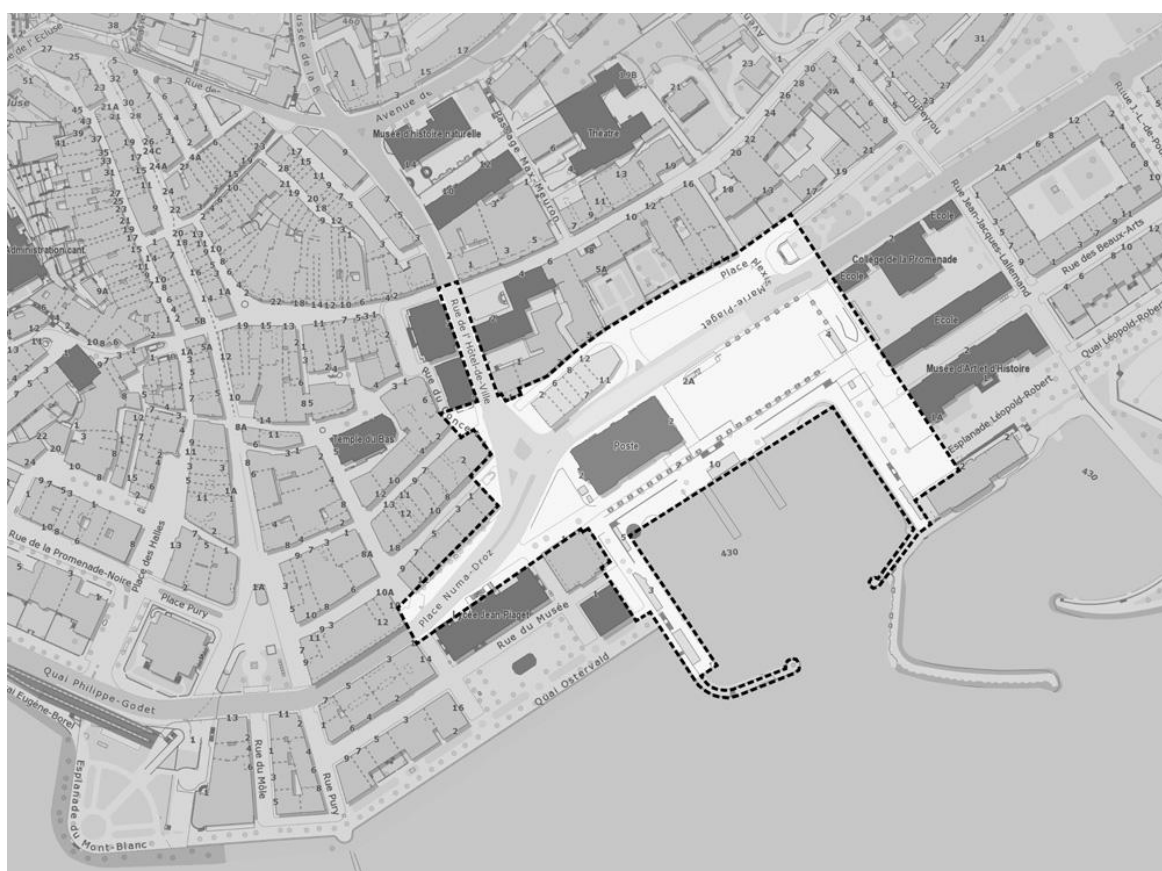
4. Le concours NumaPort et ses lauréats

4.1. Les objectifs du programme

Avec la décision d'intégrer la place Numa-Droz dans une réflexion globale de l'aménagement des espaces publics «d'accroche» du centre-ville au

lac, le périmètre du concours « NumaPort » comprend la place Numa-Droz, la place du port, le Port et la place Alexis-Marie-Piaget.

Le processus de concours s'est imposé sur ce site hautement emblématique et stratégique. Il a permis de dégager parmi le large éventail des propositions possibles, celle qui correspond le mieux aux objectifs de la Ville et du Canton : améliorer la relation entre la ville et le lac, valoriser le port et l'ensemble des espaces publics du périmètre considéré afin d'en parfaire la qualité et l'usage, de favoriser les modes de déplacements doux et de réduire l'empreinte routière pour une mise en valeur des atouts architecturaux du secteur.



Périmètre du concours NumaPort

L'élaboration du programme s'est appuyée sur un double constat. D'une part, notre ville est constituée de différents pôles de centralité certes attractifs (le noyau historique, le pôle universitaire, etc.) mais mal reliés entre eux, et, d'autre part, la particularité de la ville d'être en contact direct avec le lac n'est pas assez valorisée.

Dans cet ambitieux projet, la Ville a travaillé de concert avec l'Etat afin d'aboutir à un projet de qualité porté par tous. Le Canton (propriétaire du

fonds de la place Numa-Droz et de l'avenue du Premier-Mars) a financé en outre un tiers du coût du concours. Il a été aussi intégré dans l'élaboration du programme et représenté au sein du jury.

Les objectifs principaux du programme du concours étaient :

- la revalorisation de l'ensemble des espaces publics situés à l'intérieur du secteur afin d'en améliorer la qualité de vie et d'usage, de jour comme de nuit ;
- l'amélioration de la relation entre le centre-ville, le lac et son port, ainsi qu'avec les extensions urbaines des 19^e et 20^e siècles (quartier des Beaux-Arts et du Musée, Jeunes-Rives) ;
- l'amélioration de l'attractivité et de l'accessibilité du centre-ville piétonnier, notamment par la réduction de l'empreinte routière et du stationnement de surface ;
- le bon fonctionnement des espaces réaménagés, en particulier en ce qui concerne la fluidité de l'ensemble des modes de déplacement (transports publics, modes doux, transport individuel motorisé).

4.2. Le déroulement du concours

Le concours NumaPort était un concours de projets d'aménagement d'espaces publics à un degré en procédure ouverte, conformément aux règlements en vigueur, et s'adressait à des équipes pluridisciplinaires formées au minimum d'un architecte, d'un urbaniste ou d'un architecte-paysagiste et d'un ingénieur transports.

Il a attiré dix-huit équipes très diverses et de plusieurs pays : Suisse, France, Espagne, Italie, Allemagne, Portugal. Parmi les équipes suisses, cinq ont fait appel à des bureaux associés de France ou de Grande-Bretagne.

Le jury s'est plu à reconnaître le travail important et la qualité de réflexion des concurrents. La quantité et la diversité des projets remis confirment l'opportunité et l'intérêt de l'ouverture d'un concours pour un site stratégique et sensible de la Ville de Neuchâtel.

Le président du jury, M. Xavier Fischer, architecte EPFL SIA et urbaniste FSU, s'est félicité que « le choix du jury » ait pu se faire sur un nombre significatif de propositions de qualité, très contrastées et complémentaires par leur approche.

4.3. Le projet lauréat

Intitulé « Neuch'Forever », le projet lauréat est le fruit d'une collaboration interdisciplinaire entre paysagistes, ingénieurs en mobilité et architectes. Son bureau pilote, Paysagegestion est basé à Lausanne et compte une succursale à Neuchâtel. Les bureaux associés sont, Stadt Raum Verkehr, à Zürich, et Localarchitecture, à Lausanne. L'équipe s'est adjoint la collaboration de Mme Joanne Blanchet Dufour, muséologue et gestionnaire culturelle à Neuchâtel.

Pour le jury, « le projet lauréat instaure un véritable continuum d'espaces publics dans le secteur du port en misant sur le dégagement, la simplicité et les liens entre les espaces. Il reconnaît très finement les caractéristiques d'un site construit sur le lac, son ancrage territorial, ses spécificités paysagères et bâties ainsi que les différentes vocations des espaces publics qui le composent. »

Le port voit son ancienne structure dégagée et valorisée par un éclairage subtil de l'enceinte appareillée en pierre calcaire qui abritera les espaces techniques. En articulation entre le quai Ostervald et le port, un observatoire est prévu. Par sa position emblématique, il sera susceptible d'accueillir différentes animations.

La place du Port, ouverte à de multiples usages, est mise en relation visuelle directe avec le lac par une légère pente s'élevant en direction du lac qui se termine par deux généreuses longueurs de gradins. Elle est redéfinie par un sol minéral irisant qui évoque l'eau, mémoire de l'emplacement de l'ancien port.



Projet « Neuch'Forever », perspective de la Place du port (image du concours)

Dans la prolongation du Jardin Anglais, la place Alexis-Marie-Piaget répond à l'ouverture et à la matérialité de la place du Port, par des espaces intimes et arborés.

La place Numa-Droz est, quant à elle, traitée de façade à façade comme un espace de mobilité partagée. Son giratoire quadrangulaire permet de prolonger les rez-de-chaussée des immeubles par des espaces piétonniers généreux. L'organisation de flux bien maîtrisés, se lit par les variations de revêtements bitumeux.



Projet lauréat « Neuch'Forever », perspective de la place Numa-Droz (image du concours)

L'effet « coupure » entre la ville et le lac que représente encore aujourd'hui la route de transit, est diminué notamment par une redistribution des accès au parking les plus proches. Les aménagements proposés permettent de tranquilliser et réaménager cet axe pour en faciliter la traversée à pied et de mieux intégrer la mobilité douce, avec une priorisation pour les transports publics et la coexistence des modes de circulation sur une chaussée limitée à 30 km/h.

Dans son rapport, le jury recommande de préserver la grande clarté du projet ainsi que les qualités relevées plus haut.

4.4. L'exposition

Les dix-huit projets ont été exposés au public du 14 au 28 janvier 2012 à Neuchâtel. Durant cette période, près de 5'000 visiteurs sont venus voir les plans affichés au cœur du centre-ville, soit quelque 250 visiteurs par jour. Des visites commentées ont été organisées pour les membres de la

Commission des ports et des rives, l'association romande « Rue de l'Avenir » entre autres.

5. Le projet Numa-Droz

5.1. Cadre général

Depuis le rendu du résultat du concours, un groupe de travail réunissant l'Etat et les services de la Ville de Neuchâtel (Infrastructures, Urbanisme et Transports mobilité douce), Viteos (éclairage public), les TN et les bureaux lauréats se sont réunis régulièrement pour développer le concept d'aménagement de la place Numa-Droz en projet.

Concrètement, il s'est agi de définir avec précision la position des arrêts de transports publics en tenant compte d'une première phase prévoyant le maintien des TN à la rue St-Honoré. En effet, la suppression du passage des TN par cet axe proposé par les lauréats a pour conséquence de revoir l'entier de l'organisation de la place Pury, étude qui sort du contexte du présent dossier. Cela dit, à terme, l'objectif consiste, dans une approche globale de desserte des transports publics, de faire transiter l'ensemble des véhicules et transports publics par la rue de la Place-d'Armes et la place Numa-Droz.

Le dossier a été agrémenté de l'infrastructure nécessaire au support de la ligne aérienne des transports publics. Une solution élégante, minimisant la présence des mâts de support, a été retenue. Cet équipement permettra également d'accueillir l'éclairage public.

La forme centrale de la nouvelle place Numa-Droz a été adaptée pour faciliter et favoriser l'ensemble des mouvements, notamment pour les grands véhicules.

Au niveau des matériaux et des profils géométriques, une attention particulière a été portée de manière à assurer le repérage et le confort des personnes à mobilité réduite en collaboration avec les milieux concernés. Ceci a été obtenu grâce à des contrastes et à des seuils clairement repérables.

Les aspects de végétalisation de la place ont fait l'objet de réflexions approfondies, par exemple par le choix de préserver autant que possible les grands platanes au sud du Touring et l'introduction de pergolas végétalisées et vivantes toute l'année pour offrir des espaces de détente.

5.2. La circulation

L'ensemble des développements et principes d'aménagement relatés ci-dessus, reposent sur le principe d'une diminution de la vitesse de base à 30 km/h sur le secteur concerné et de la réduction du volume du trafic individuel motorisé traversant la ville, en particulier à l'heure de pointe du soir entre 17h00 – 18h00.

De toute évidence, il s'agit de se poser un certain nombre de questions fondamentales sur la politique de stationnement ainsi que sur le plan de circulation de la ville. A ce stade, il est intéressant de constater que notre centre-ville compte par exemple autant de places de stationnement à usage public que le centre-ville de Zürich. En termes de densité (places par m²), l'offre en places publiques au centre des localités n'est pas loin du double à Neuchâtel par rapport à la plus grande ville de Suisse.

Pour atteindre notre objectif d'aménagement d'une place partagée et équilibrée, nous proposons les postulats suivants :

In situ :

- décourager les déplacements individuels motorisés à travers la place Numa-Droz,
- améliorer les conditions des traversées piétonnes,
- favoriser le transit des transports publics,
- améliorer la sécurité de la mobilité douce,
- favoriser les accès directs aux parkings publics,
- favoriser l'accès direct aux quartiers (faubourgs),

Extra muros :

- amener un maximum de transit local à utiliser les tunnels sous la ville de Neuchâtel,
- décourager les mouvements pendulaires à travers le centre-ville en favorisant le développement et l'usage de stationnement périphérique par des parkings de type Park & Ride (P+R).

Il ne s'agit pas de fermer le transit de manière physique au travers de la place Numa-Droz et de la Place-d'Armes mais de rendre ce passage moins intéressant pour le transport individuel motorisé au profit des tunnels ou d'autres modes de déplacement pour accéder en est ou en ouest au centre-ville.

Il s'agira de vérifier et mettre progressivement en place différentes mesures en fonction de l'avancement de l'aménagement de la place Numa-Droz et des travaux y relatifs. Ces postulats s'inscrivent également pour le développement d'autres projets planifiés ces prochaines années tels que l'aménagement de la place du Port (sur la base du concours NumaPort), le dossier des Jeunes-Rives dans le cadre du concours Europan (Ring) ou encore la rue de l'Ecluse dont l'aspect pourrait être révisé dans le cadre des mesures de la deuxième phase du projet d'agglomération, pour ne citer que quelques exemples significatifs.

Cette approche permettra de favoriser le déplacement, tous modes confondus, dont la destination est le centre-ville et ses activités à travers la place Numa-Droz sans reporter de manière trop brutale le trafic sur les rues et axes adjacents que nous devons également préserver.

5.3. Köniz ou le modèle bernois, une référence

Chaque lieu, chaque ville possède ses caractéristiques. Nous pouvons toutefois, pour le présent dossier, bénéficier de l'expérience d'un projet d'aménagement d'espace public majeur. Il s'agit du traitement de la traversée du centre de Köniz par la route cantonale. Köniz, ville proche de la taille de Neuchâtel, avec ces 39'000 habitants environ, est traversée quotidiennement par près de 23'000 véhicules via la route cantonale. Son centre, bordé de part et d'autre d'activités diverses et commerciales, présente globalement des similitudes et des conditions proches de celles observées dans notre ville et plus particulièrement à la place Numa-Droz.

En 2004, Köniz a finalisé le réaménagement de son centre traversé par la route cantonale, les objectifs visaient à :

- renforcer le centre comme lieu d'achats, d'identification et de rencontre,
- réaménager le centre en un espace attrayant, urbain et adapté à sa fonction, de manière à ce qu'il soit animé tant de jour que de nuit,
- garantir la gestion du trafic existant et supplémentaire généré par la densification de l'utilisation.

Les études comparatives entre la situation avant et après, tant au niveau du trafic motorisé, des transports publics, de la circulation piétonne et des deux-roues montrent une amélioration et la pleine atteinte des objectifs. Nous nous permettons de citer les propos de Mme Katrin Sedlmayer, conseillère municipale de Köniz, Direction de la planification et des transports : « *On ne s'en passerait plus. Un espace pour tous est né*

grâce à la transformation de la traversée de Köniz en un nouveau centre attractif et clairement structuré. Là où dominait autrefois le trafic motorisé, la cohabitation a repris ses droits. Après une phase initiale de scepticisme, le régime de trafic actuel est parfaitement accepté à Köniz, qui ne s'en passerait plus. La limitation de vitesse à 30 km/h régularise le flux de trafic et permet aux piétons de traverser la chaussée sans aucun problème. La suppression du passage pour piétons a engendré une attention accrue. Les vitesses réduites contribuent au calme et invitent au respect. Le modèle bernois a instauré notre proverbiale lenteur de Bernois sur un axe de transport principal et le résultat se voit : c'est un succès ! ».

Nous ne prétendons pas supplanter ou concurrencer nos voisins bernois dans leur légendaire lenteur, mais bien d'offrir une nouvelle vision, un nouveau regard à la place Numa-Droz pour la vivre chacun de manière agréable.

5.4. La ville et le lac

Ce qu'il y a de beau à Neuchâtel et que nous ne voyons parfois plus tant nous y sommes habitués, ce sont ces rues basses ombragées qui s'élargissent et deviennent des places, puis des parcs lumineux à l'approche du lac et des Alpes. Les places des Halles, Pury, Numa-Droz, et même du Port, gagneront à mettre en valeur ces perpendiculaires à la rive, ces ouvertures vers la lumière, ces fenêtres sur le lac, ces relations avec l'eau qui brille.

De l'Evole aux Jeunes Rives en passant par le port, la belle promenade riveraine sera plus riche en loisirs, renforcée par des continuités végétales.

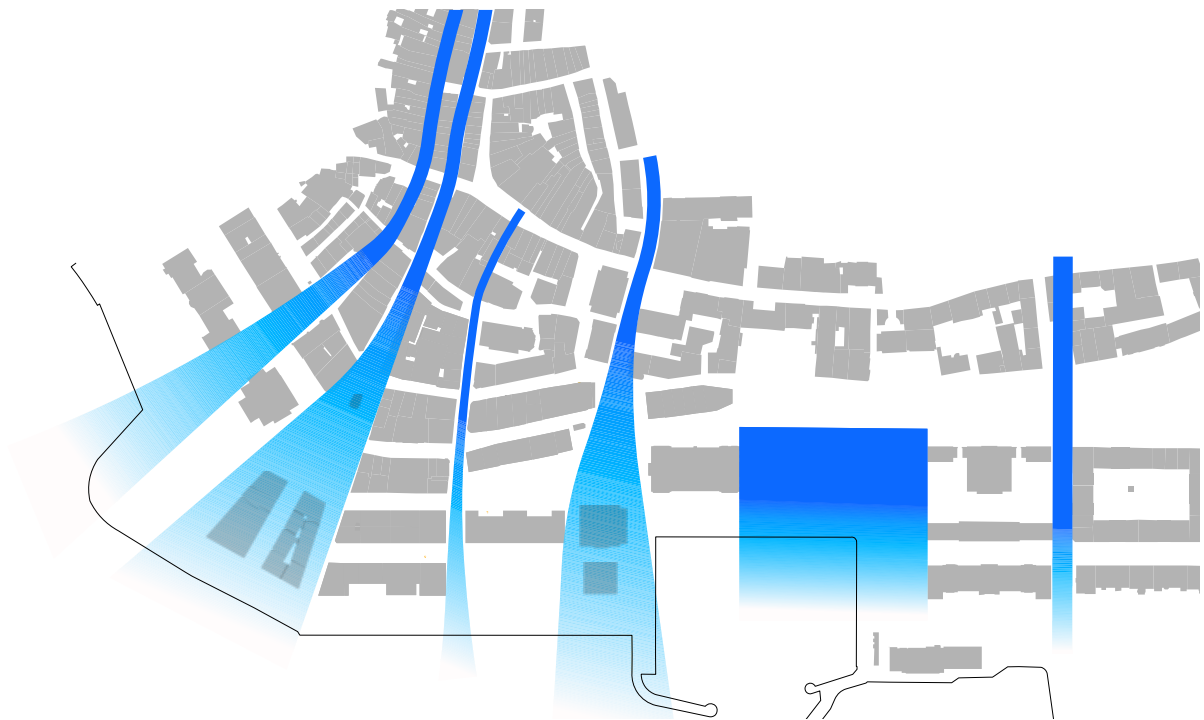
A terme, les belles allées urbaines de l'esplanade Léopold-Robert et du quai Ostervald seront mieux reliées par la pergola de la place du Port, par le jardin Alexis-Marie-Piaget auquel on accédera par le futur parking souterrain et par les alignements renforcés de la place Numa-Droz. Cette présence végétale soulignée cadre à la fois le port et la place du Port.

Dans le port et autour de celui-ci, plusieurs possibilités d'interventions ponctuelles permettent d'améliorer et de diversifier l'accueil des publics : buvettes plus nombreuses et mieux installées, ombrages, nouveau glacier.

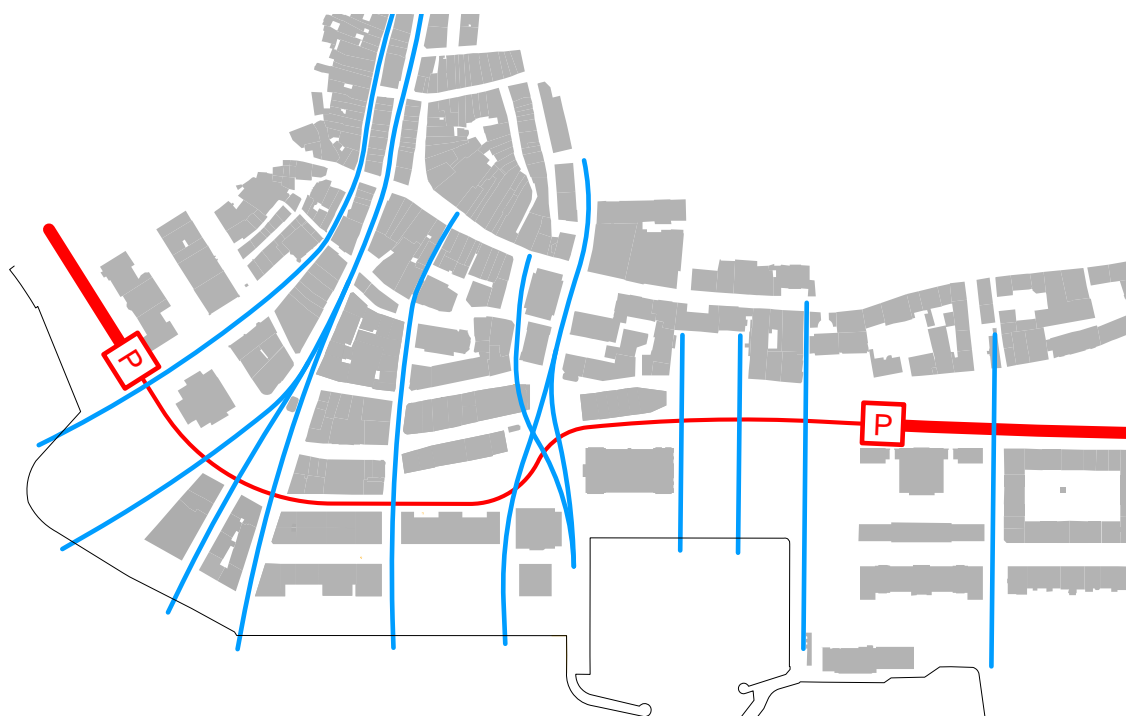
A l'ouest du port, la vieille ville de Neuchâtel a pris la forme du delta sur lequel elle s'est installée.

A l'est du port, la ville prend sa forme droite, de part et d'autre de l'avenue du 1^{er} Mars.

Dans les deux cas, l'ancienne route de transit représente aujourd'hui encore une coupure entre ville et lac. L'objectif est de tranquilliser et de réaménager cet axe entre la Place-d'Armes et le port pour en faciliter la traversée à pied.



Des perspectives qui s'élargissent à l'approche du lac



Des perpendiculaires au lac



Une continuité soulignée de promenade « verte »

5.5. Espace partagé, qualité de vie

5.5.1. Du carrefour de Numa-Droz à la place partagée

La place Numa-Droz est un espace de mobilité partagé : piétons, cyclistes, transports publics, transports individuels motorisés. Le trafic est réduit, ainsi que sa vitesse.

Le «rond-point quadrangulaire» (adapté à la forme en delta de la ville) en zone 30 km/h est une solution novatrice dans notre région qui permet une cohabitation respectueuse et sûre des voitures, des piétons, des cyclistes et des transports publics.

Les propositions d'intensification des usages urbains du port accompagnent un fort mouvement des habitants vers leur lac depuis dix ans, et plus généralement des habitants des villes vers l'eau. Il s'agit d'améliorer et de diversifier l'accueil des publics, par un effort de l'esthétique de la place Numa-Droz puis du port et sur l'offre de prestations saisonnières, effort collectif, interdisciplinaire, financier et politique assurément.

5.5.2. Un lieu emprunt de culture et d'histoire

La place Numa-Droz est un lieu de rencontres et d'échanges à la limite de la vieille ville :

- un lieu qui a accueilli un théâtre, un cinéma, ...
- un lieu qui accueille encore aujourd'hui l'Hôtel-de-Ville, la poste, le collège latin, la bibliothèque publique et le port,
- un lieu qui doit intégrer ces repères visuels et identitaires dans son aménagement,
- un lieu de rencontres, d'échange et de distribution,
- un espace populaire bordé de cafés et restaurants qu'il s'agit de renforcer,
- un passage vers le lac à préserver et à valoriser,
- un carrefour important des transports publics et de circulation,
- un carrefour à tranquilliser et à partager.



5.6. Une vision d'ensemble

5.6.1. Périmètre

La place Numa-Droz consiste en une première phase de réalisation du concours NumaPort. Elle est le projet déclencheur des aménagements d'espaces publics du port. La surface considérée est sensiblement plus importante que celle définie dans l'avant-projet, soit 11'600 m² contre 9'850 m² définis dans l'avant-projet.

La place Numa-Droz joue le rôle d'interface avec les transports publics et les autres modes de déplacement (arrêts de bus, stationnements pour vélos, accessibilité directe à la zone piétonne).

Le périmètre de réflexion permet d'anticiper et de coordonner le projet de la place Numa-Droz avec la réalisation future de place du Port ainsi que d'asseoir la place dans son contexte.

5.6.2. Deux revêtements simples et contrastés pour des espaces majeurs, pour des usages nuancés

La qualité paysagère de la place du Port dépend de sa mise en relation visuelle directe avec le lac, de sa simplicité et de l'harmonie entre les différents éléments.

Deux types d'espaces contrastent : la chaussée, clairement définie, lisible, minimisée tout en permettant le passage de tous les véhicules, y compris les véhicules lourds et le reste de la surface, redonnée principalement aux piétons.

Le contraste de la place et des espaces dévolus au trafic (clair – chaussée / foncé – piétons) permet de rendre les conducteurs attentifs à leur entrée dans la zone 30 km/h.



Exemple d'aménagement existant à Köniz, route cantonale avec un trafic journalier moyen de l'ordre de 23'000 véhicules



Revêtement simple et contrasté (image du projet)

5.6.3. La chaussée, claire : une matérialité simple

La chaussée claire sur la place et des rues périphériques est réduite à son minimum afin d'atténuer l'impact de la circulation sur l'espace.

Elle contraste avec l'enrobé des surfaces piétonnières et répond à toute les sollicitations, notamment des bus et des poids lourds grâce au choix du matériau.

5.6.4. Les récoltes des eaux qui s'effacent sur la chaussée

Le système de récolte des eaux se calque sur l'existant. Les pentes sont ajustées mais l'écoulement reste en surface et est récupéré ponctuellement dans des caniveaux.



Pergola verticale et traitement du sol (image du projet)

5.6.5. L'espace piétonnier sombre, moucheté et généreux

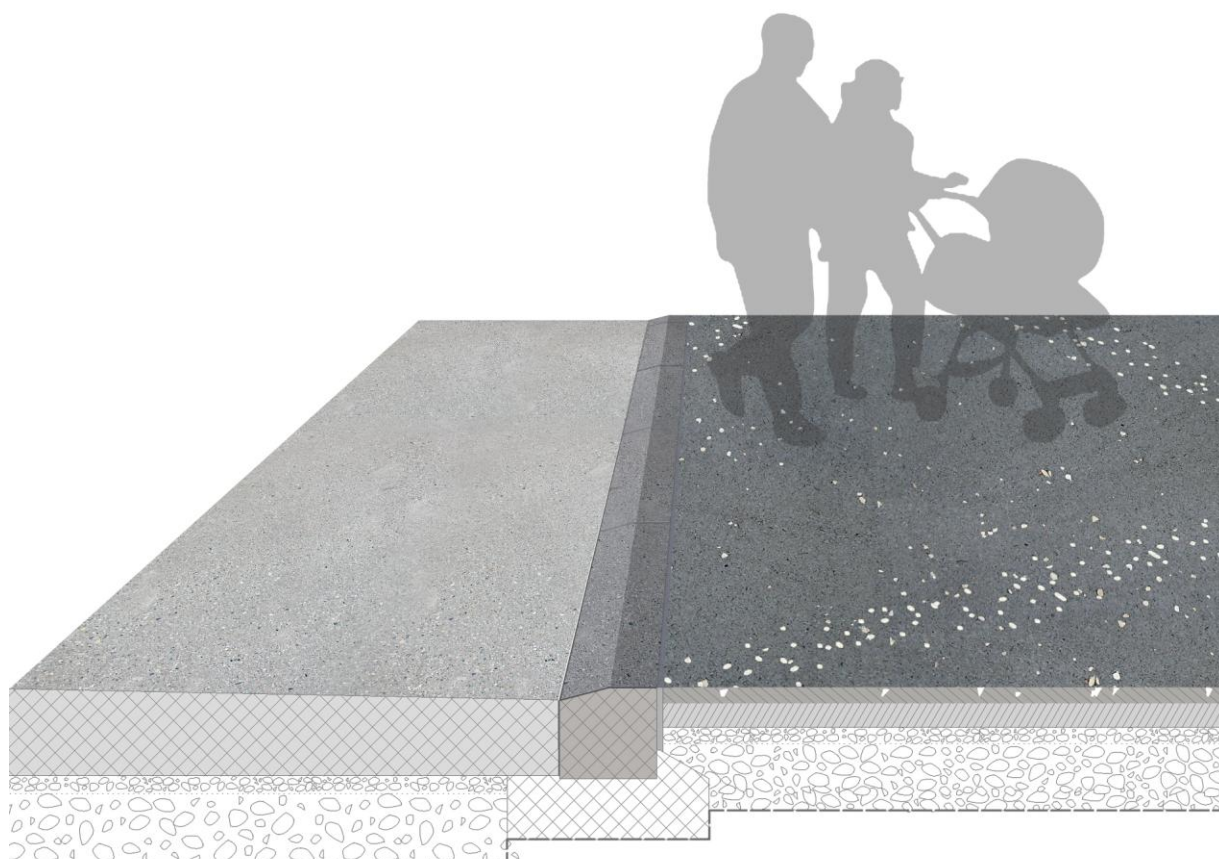
Les piétons disposent de surfaces généreuses (trottoirs élargis, place aménagée, îlot et bermes médianes) pour se déplacer mais aussi pour profiter de cet espace entre vieille ville, zone piétonne et lac qui revivra au quotidien.

Le revêtement enrobé bitumineux foncé, « semé » de petits cailloux ocres, donne de l'unité à cette surface. C'est un revêtement simple qui ne véhicule pas le caractère routier. Ce panachage, non abrasif, est juste une incrustation d'agrégats dans la couche de finition de l'enrobé.

Des bordures en béton teinté délimiteront les espaces piétonniers en douceur. Ce choix permet de faire corps avec l'enrobé et de garantir la lisibilité de deux surfaces contrastées vouées à la mobilité douce – foncée et à la circulation - chaussée claire.

Les bordures chanfreinées, associées à un dénivelé progressif allant de 4 cm à 8 cm, permettent des franchissements aisés aux malvoyants et aux handicapés.

Ces bordures peuvent atteindre ponctuellement 18 cm de hauteur au niveau des arrêts de bus afin de garantir son accessibilité à plat sur toute la place, conformément à la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHAND) et de devoir éviter d'installer des rampes d'accès aux véhicules par exemple.



Exemple de bordure chanfreinée

5.6.6. Espace d'accueil

La place vise aussi à offrir des possibilités de se reposer, de s'arrêter en intégrant des bancs et autres terrasses généreuses.

Il s'agit également de créer de l'ombrage et de la fraîcheur par la présence d'arbres ou l'aménagement de pergolas.

On y trouve des espaces piétonniers animés par des terrasses existantes et nouvelles, des quais, des emmarchements, un nouvel abri-bus et le maintien des cases postales destinées aux clients de la Poste.

Dans les rez-de-chaussée des bâtiments bordant la place, on y voit, à moyen terme, l'intensification de commerces, de restaurants et de halls

publics tel par exemple l'aménagement des accès directs du rez-de-chaussée de la poste ou le potentiel offert par l'élargissement à terme des espaces piétonniers à la rue Saint-Honoré libérée du trafic des bus et offrant une meilleure liberté de mouvement et une souplesse d'utilisation pour les piétons.



Elargissement des espaces piétonniers, terrasse animée (image du projet)

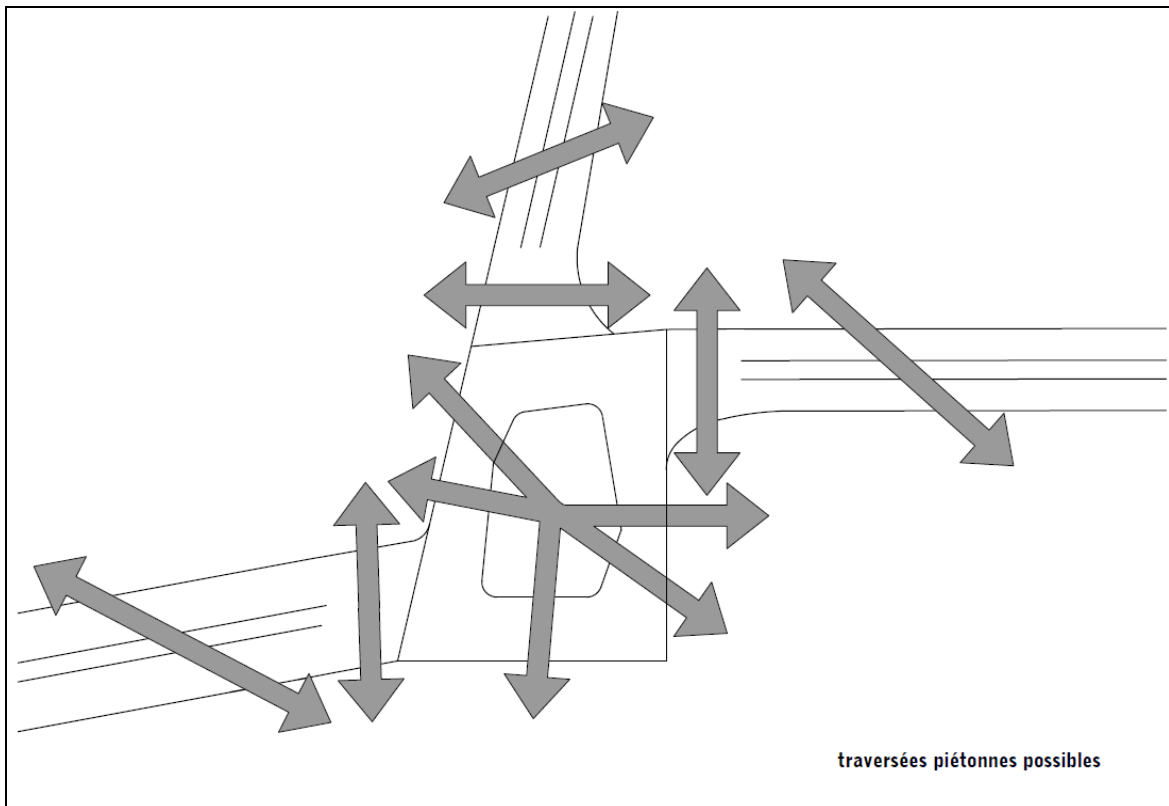
5.6.7. Les traversées piétonnes en zone 30 km/h

Rappelons qu'en zone 30 km/h, le passage des piétons est libre mais pas prioritaire. La délimitation de cette zone est clairement fixée entre l'est de la poste et l'ouest de rue de la Place-d'Armes.

Les piétons pourront traverser partout sur la place. Toutefois, des secteurs de traversées piétonnes préférentielles seront clairement définis et lisibles à travers un dénivelé de 4 cm. Ces passages correspondent aux traversées liées aux activités et usages principaux de la place.

Ces traversées piétonnes situées sur les trois rues débouchant au cœur de la place sont matérialisées par trois plateaux facilement franchissables et repérables pour les malvoyants et aveugles grâce à la différenciation de niveau.

Il sera offert et autorisé les possibilités de traverser partout, notamment en longeant les bernes centrales avant de poursuivre son chemin.



Des traversées piétonnes sur tout l'espace



Vue sur un passage préférentiel (image du projet)

5.6.8. Une attention particulière à la mobilité réduite

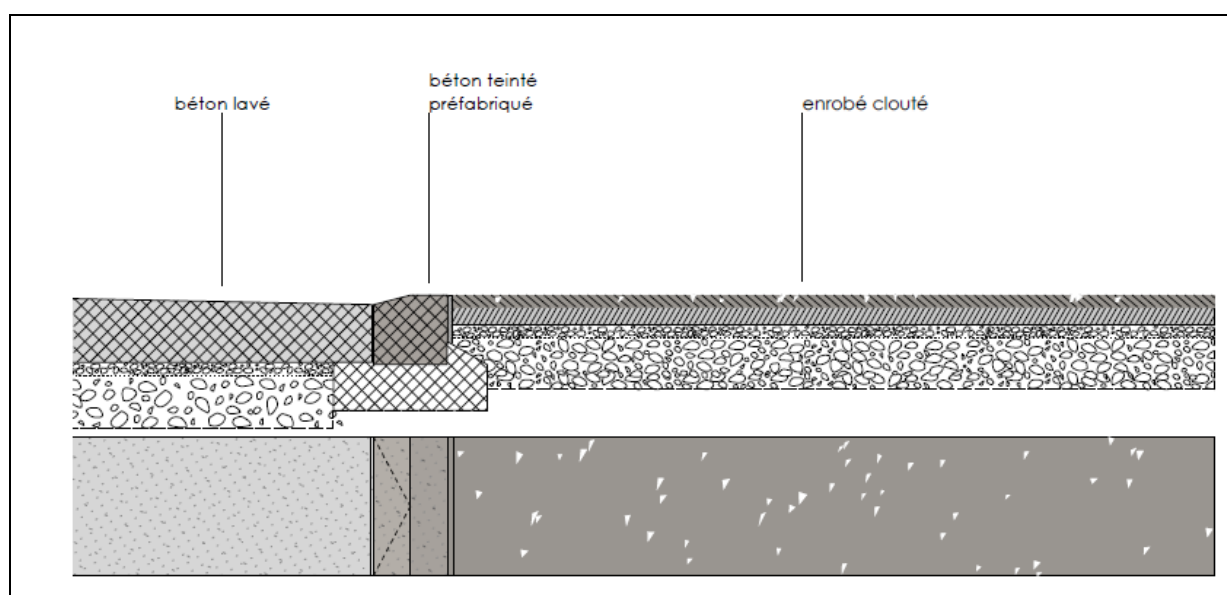
Tout aménagement moderne doit prêter une attention particulière à la mobilité réduite. Des séances ont eu lieu avec les associations spécialisées. La difficulté consiste à trouver l'équilibre entre les différents besoins liés aux handicaps.

Les principes suivants sont retenus :

- tous les niveaux sont franchissables pour les handicapés physiques,
- toute la circulation piétonne et douce du périmètre se situe sur un même niveau de référence,
- les traversées privilégiées sont signalées par la différence de 4 cm de hauteur,
- tous les franchissements sont libres sauf au droit des arrêts de bus (quai surélevé).

Au niveau des handicapés de la vue, nous préconisons, en accord avec les associations concernées, des contrastes colorés entre l'espace chaussée et l'espace piétons qui agiront comme guide visuel.

La différence de niveaux est marquée par une bordure chanfreinée en béton, sensible pour les aveugles et malvoyants tout en donnant le repère de la limite du bord de chaussée (et du danger) et en facilitant la mobilité des chaises roulantes.



La bordure (béton teinté) et l'espace piéton (enrobé moucheté) contrastent avec la surface de roulement

5.6.9. L'approche de la verticalité

Il est proposé d'intégrer la verticalité dans une vision d'ensemble, de manière à dégager le sol pour retrouver de l'espace et de la vue sur le lac.

A cet effet, des pergolas verticales sont introduites. Les autres éléments verticaux sur la place tels les mâts TN seront minimisés en nombre et diminués dans leur dimension (40 cm de diamètre contre 60-70 cm aujourd'hui). Ils supporteront par ailleurs l'éclairage de la place.

Ces mâts seront de plus végétalisés pour offrir un verdissement de la place.



Une verticalité soulignée (image du projet)

5.6.10. Intégration ludique dans le dessin de la place

La présence de petits cailloux (mouchetage) s'intensifie pour se transformer en de multiples lignes au sol qui invitent les passants à traverser l'îlot central ou simplement à jouer avec la ligne choisie.

Ce traitement ludique incite les usagers à penser ce lieu autrement qu'en termes de passage, chacun y cherche son chemin, chacun peut s'y arrêter.



Traitement ludique du sol (image du projet)

5.7. Vers une végétalisation de la place

La végétalisation de la place Numa-Droz est de deux natures.

La première s'inscrit dans la continuité végétale de la rive (en blanc sur le schéma) et assure la liaison manquante nord-sud, entre l'alignement d'arbres du port et celui du quai Osterwald. Cette liaison accompagne le regard en direction du lac et le laisse passer à travers les pergolas verticales.

La seconde, composée de parterres fleuris arborés, met en tension la rue comprimée par les anciennes arcades urbaines et le cheminement qui mène au port (en noir).



5.7.1. L'axe de la vue – l'axe des pergolas verticales

Des pergolas verticales permettent de maintenir la continuité verte des rives dans un endroit où la sphère aérienne des arbres est rendue impossible en raison de la présence des lignes aériennes : il s'agit de plantes grimpantes qui s'enroulent progressivement, au fur et à mesure des saisons, autour de tuteurs (fins poteaux métalliques rigidifiés, ancrés dans le sol).

Leur verticalité permet aussi de laisser passer le regard vers le lac du nord au sud et de s'effacer devant des façades de prestige comme celle de la poste et de l'immeuble Crystal.

Leur implantation définit aussi les périmètres dans lesquels les terrasses peuvent s'installer.

C'est une réponse végétale à l'échelle urbaine :

- qui préserve la vue sur le lac,
- qui assure la continuité verte sans gêner les contraintes des transports publics,
- qui fait le lien entre le sol et la toile des lignes aériennes,

et qui au niveau géométrique :

- répond au contexte (reprise des tracés du giratoire, des façades, voire des lignes aériennes),
- répond aux usages,
- laisse libres les traversées.

En termes d'usages :

- le parterre sous les pergolas verticales est constitué d'une zone végétalisée naissant du sol grâce à l'aménagement particulier de ce dernier par la présence d'une fosse souterraine recouverte d'un grillage fin antiglisse accessible et confortable. La végétalisation qui prendra vie apportera également de la fraîcheur sur la place. Cet espace pourra être traversé par les piétons mais pourra également accueillir des terrasses par exemple. Les plantes grimpantes des pergolas verticales prendront également naissance dans la zone végétalisée,
- le fleurissement et l'ombre sont rendus possibles dans un espace qui ne supporte pas d'arbres (présence des lignes aériennes qui entrent en conflit avec le développement de la sphère aérienne des arbres).



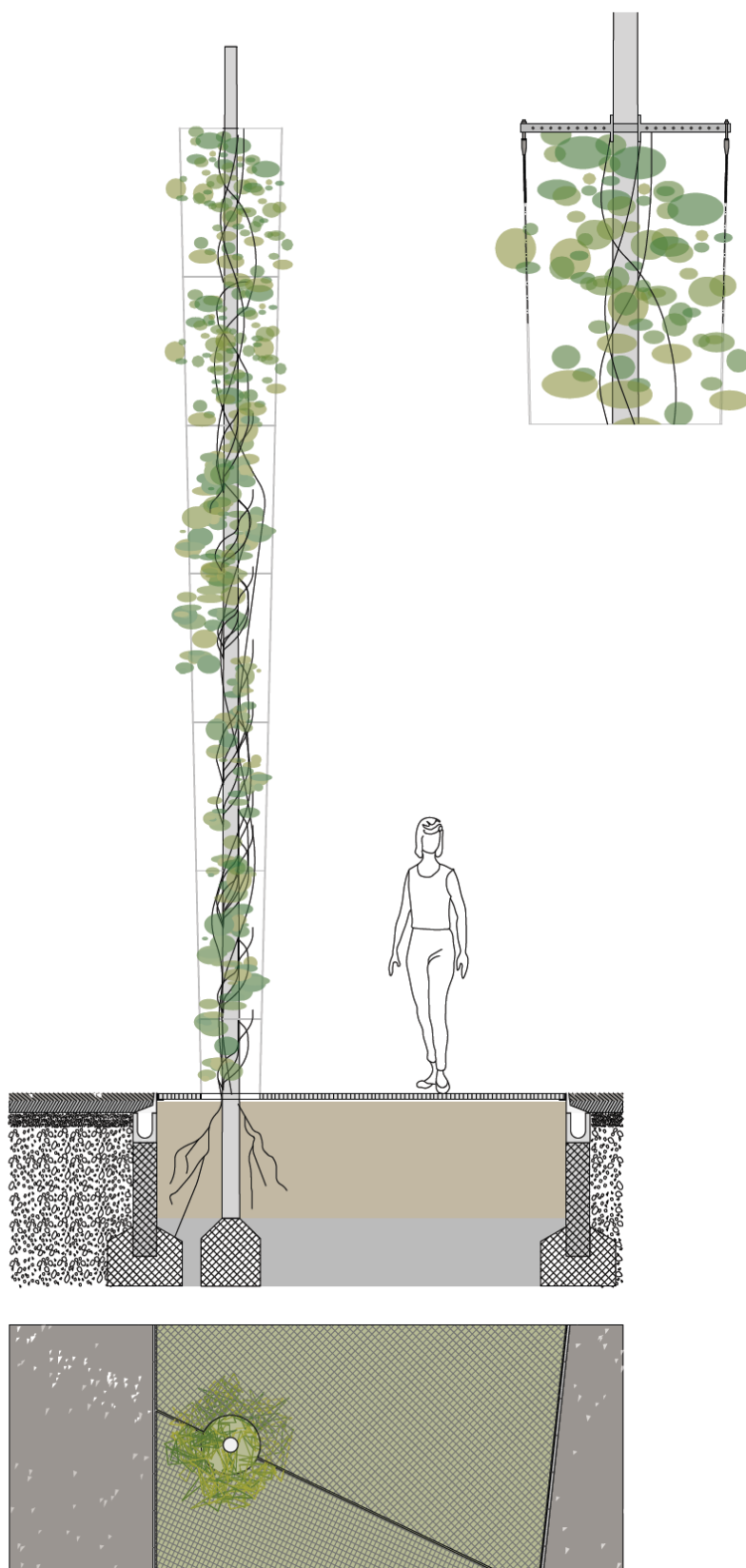
Comme important moyen de fleurissement sans prendre de la place sur l'espace public, sont préconisées des plantes grimpantes aux essences colorées fort appréciées des citoyens.

Ces plantes aux floraisons éclatantes successives deviendront chaque saison un événement (glycine, chèvrefeuille, bignonia, jasmin, vigne, vigne vierge, clématite des près, houblons, etc.).

Pour assurer la mise en œuvre, une structure en tuteur est privilégiée. Elle s'appuie sur des potelets qui servent parfois aussi de relais aux mâts qui supportent les lignes aériennes TN.

Les lianes serpentent le long d'un treillis, fixé en haut de la structure. Une géométrie en « v » permet de maintenir le regard vers le lac, sans être une gêne au passage.

Les moyens actuels des services de la Ville sont adaptés à l'entretien des pergolas.



Principe de tuteur : un mât élancé est fiché dans la fosse végétalisée de laquelle partent diverses plantes grimpantes. Des câbles aident ces plantes à se développer jusqu'au niveau des lignes aériennes protégées

5.7.2. L'axe du littoral – l'axe des parterres arborés et fleuris

Cet axe est-ouest intitulé l'axe du littoral qui suit la rive, accueille des parterres fleuris et arborés qui offrent des espaces pour reprendre son souffle.

Les arrêts de bus ainsi que le nouvel et principal emplacement pour stationner les vélos sur la place sont les deux événements marquant sur cet axe et sont intégrés au système :

- le couvert de l'abri s'approche de la forme des parterres fleuris. Des arbres passent au-travers de ce dernier,
- le stationnement vélos et les deux mâts majeurs sont intégrés dans le dessin d'un parterre à vélos.

Au niveau des fleurs, les choix portent sur des :

- essences colorées, variées, faites de vivaces ou d'annuelles, en fonction des possibilités de plantation du centre horticole de la Ville et appréciées par les citoyens,
- floraisons éclatantes successives qui créent des événements saisonniers en rupture avec l'ordinaire.

L'axe du littoral est aussi matérialisé par une arborisation diversifiée qui s'appuie sur l'existante autant que possible préservée, notamment les trois grands platanes à l'ouest de la poste qui font l'objet d'une expertise sanitaire. L'aménagement offrira un espace public ombragé à cet endroit.

Au nord de la place, les arbres apporteront de l'ombre, principalement au rez des magasins.

Les essences seront variées pour animer l'espace (platanes, tilleuls ou savonniers) et pour donner des lieux privilégiés pour s'arrêter, se reposer. On recherchera des arbres à la floraison éclatante et odorante qui assurent l'événement saisonnier attendu.

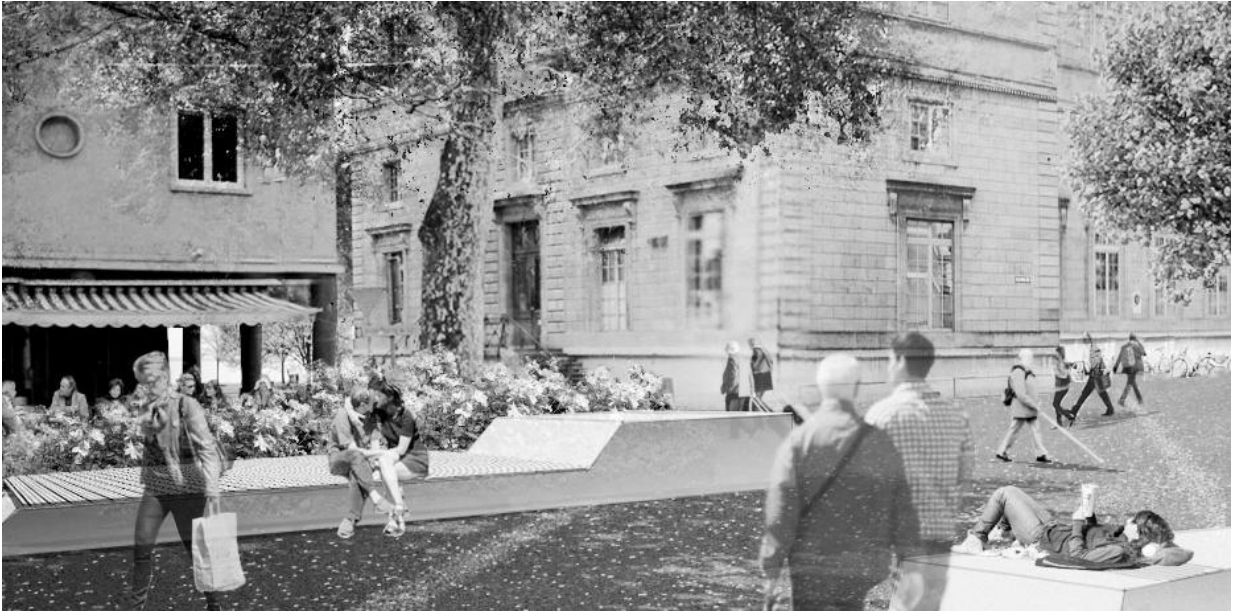


Parterre végétalisé et les quais TN

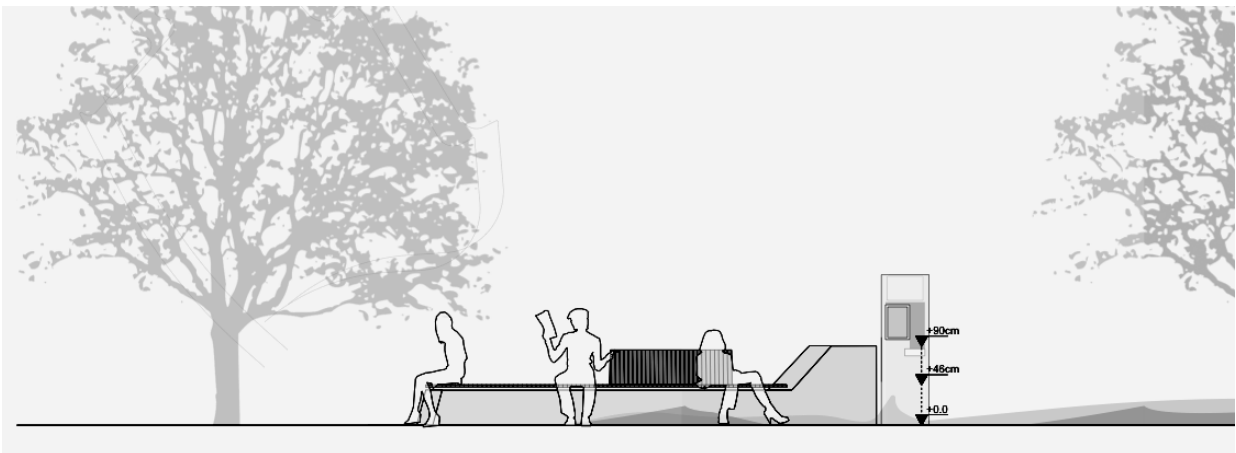
L'axe du littoral est matérialisé par du mobilier urbain, en plus des arbres, défini en fonction des usages et du contexte. Les bancs sont en lien avec les bacs fleuris et forment un ensemble.

Les bancs consistent en une émergence du sol soulignant les interventions paysagères, arbres et parterre ; ils sont constitués d'une base en béton, recouverte de lames de bois massives pour les zones d'assise.

Ils réagissent aux zones d'activités, s'adaptent aux endroits où ils se trouvent et aux diverses fonctions qu'ils accompagnent : ils se modulent en hauteur. Certains, aux croisées principales des piétons, sont accompagnés de poubelles, d'autres, aux arrêts de bus, sont associés à leur extrémité aux distributeurs de billets TN et encore d'autres, liés au parterre d'une station-vélos possèdent des prises électriques pour recharger les batteries des vélos.



Numa-Droz, ensemble de bancs (image du projet)



Des bancs adaptés à la place

L'arrêt de bus au nord, essentiellement destiné à la descente des passagers, ne sera pas équipé d'un abri. Par contre, l'arrêt côté sud de la circulation sera doté d'un abri intégré, sans concurrencer le bâtiment du collège latin. Sa forme de toiture sera dans la lignée des parterres fleuris. Les piétons et autres usagers des transports publics pourront déambuler tout autour du couvert en question. Il sera doté de murs porteurs en verre préservant une certaine transparence et permettant aux clients des transports publics de surveiller l'approche du bus.



Place et vue l'abri – bus TN sud

5.8. L'éclairage au service de l'espace public

Les équipements d'éclairage retenus correspondent aux techniques de consommation minimale actuelles, tout en assurant une mise en scène visant à agrémenter de manière agréable et positive l'espace aménagé.

Ainsi, nous distinguons trois formes d'éclairage :

- le fonctionnel correspondant à l'éclairage de la partie dédiée à la circulation à partir de luminaires suspendus à 8 mètres de hauteur, de couleur blanc-jaune ;
- celui d'ambiance destiné aux activités des piétons et mobilité douce, à la flânerie, aux terrasses, etc. posé à 4,5 mètres de hauteur et de couleur blanche ;
- celui pour la mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt, tels la poste ou le collège latin par un éclairage doux indirect.

Enfin, les fontaines, toutes maintenues, seront éclairées depuis l'intérieur de leur bassin respectif.



Illustrations du projet d'éclairage

5.9. La mobilité partagée

5.9.1. Adapter les rues aux espaces urbains du centre-ville

Au centre de Neuchâtel, il est nécessaire que les infrastructures de transport s'adaptent à la haute qualité des espaces urbains existants. Plutôt qu'un transit automobile prioritaire quasi exclusif, il faut tendre vers un équilibre entre les usagers de l'espace public. Les rues des villes sont des espaces de mobilité pour tous : piétons, cyclistes, transports publics, transports individuels motorisés. Des rues attractives invitent à la flânerie : promenade, contemplation, rencontres, cafés, restaurants, boutiques, découvertes, ... Les arbres procurent ombre et jeux d'ombres. L'accessibilité à la rive est un privilège supplémentaire pour les usagers de notre ville.

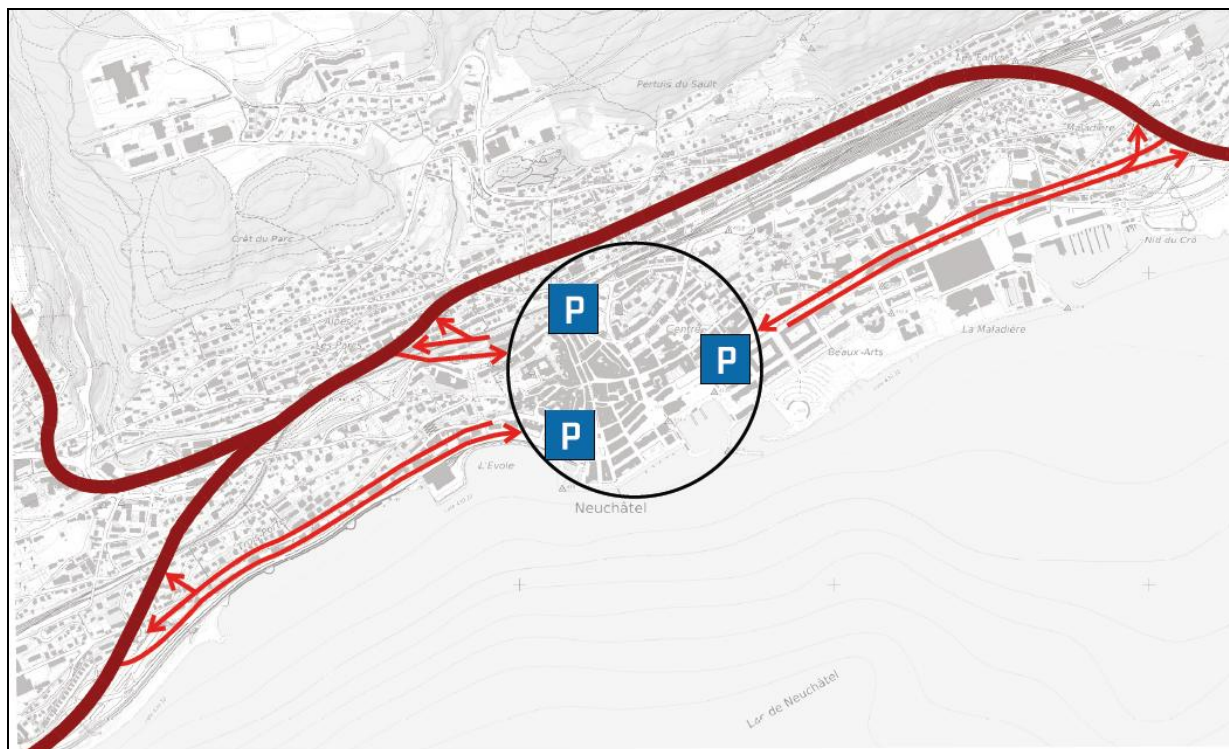
Pour atteindre cet équilibre entre les différents usagers de la voirie urbaine, il s'agit de repenser l'actuelle domination du trafic individuel motorisé : en premier lieu, canaliser le trafic de transit en sous-sol dans les tunnels existants, ce qui réduira d'autant le trafic en surface, en second lieu, partager l'espace en réduisant notamment la vitesse à l'approche du centre névralgique qu'est la place Numa-Droz.

Les différentes mesures et propositions présentées ici tendent à amener les conditions locales d'usage à un équilibre permettant de donner un nouveau souffle à notre centre-ville, en harmonie avec ses aménagements et ses activités.

Les tunnels doivent aussi être considérés comme le contournement du centre-ville de Neuchâtel. Cette option est insuffisamment utilisée par le trafic entrant et sortant au/du centre-ville aujourd'hui, d'où une certaine surcharge de transit à travers la place Numa-Droz durant les périodes de pointe en particulier. Il s'agira d'utiliser ces routes principales pour faciliter les accès directs aux parkings, comme cela se pratique déjà aujourd'hui pour celui de la place Pury. Nous veillerons aussi à inciter le trafic pendulaire à rejoindre de manière directe les parkings d'échange actuels ou futurs en périphérie de la zone urbaine en cohérence avec la politique de stationnement.

De plus, nous observons qu'une part significative de trafic au centre-ville est liée à la recherche de stationnement en surface alors que les parkings en ouvrage affichent rarement complets. Il s'agit donc aussi de réduire l'offre de parcage d'une certaine durée en surface près du centre au profit

des parkings enterrés, très proches, qui y gagneraient en taux d'occupation et qui sont précisément destinés à cet usage, libérant ainsi une partie de la voirie pouvant alors être mise en valeur pour la qualité de vie, de commerce et d'activité du centre-ville.



Des tunnels à vocation de desserte urbaine par une accessibilité directe aux parkings en ouvrage par exemple

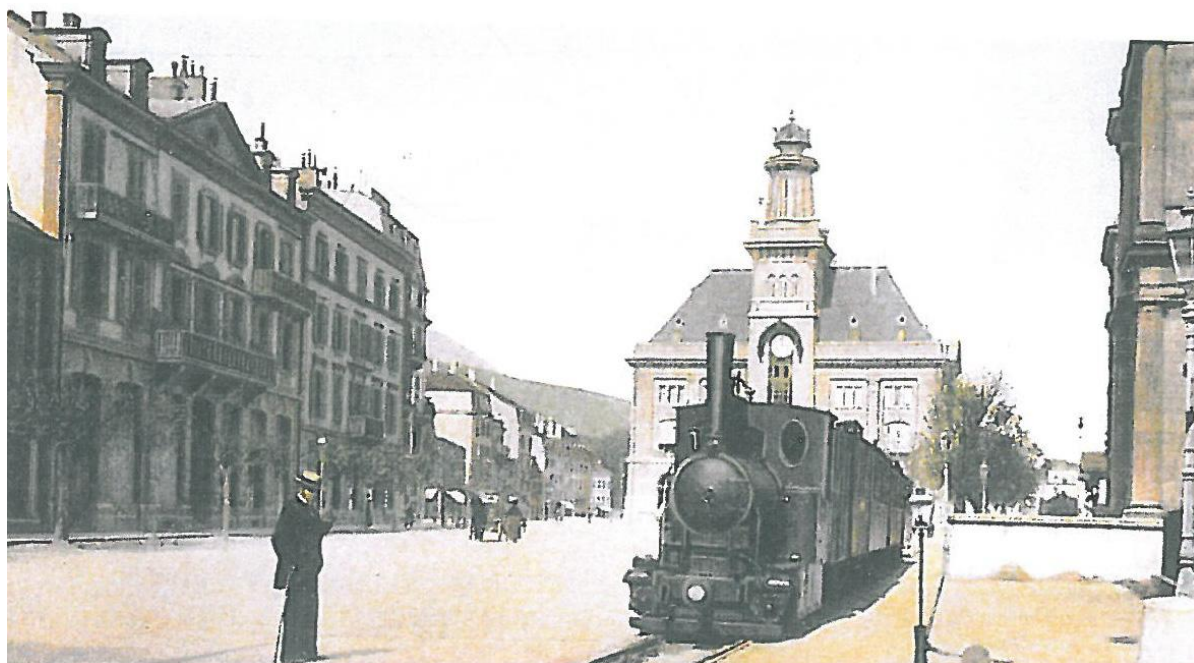
5.9.2. Les transports publics

Il s'agit ici de porter une réflexion urbaine large avec une vision à moyen terme.

La localisation à futur de l'ensemble des arrêts de bus au nord du collège latin sur la place Numa-Droz accroît leur attractivité car ils seront mieux disposés par rapport aux activités du centre-ville. De plus, la rue Saint-Honoré sera ainsi libérée des bus et fera partie à part entière de la zone piétonne. Notons que cet arrêt correspond à celui utilisé en 1897 par le Régional.

Le nouvel arrêt bus Numa-Droz assurera la desserte actuelle Numa-Droz et St-Honoré et celle de la poste. Un nouvel arrêt est proposé au sud du Jardin Anglais, devant le collège de la Promenade, plus proche de l'école. L'arrêt actuel de la poste est supprimé. Cette suppression s'inscrit dans les principes mêmes du projet lauréat suite au concours NumaPort qui préconise de dégager la place du Port de ses obstacles visuels, ceci dans

une deuxième phase. Précisons que dans cette attente, la structure de l'arrêt sera mise à profit, en est, d'une borne touristique interactive abritée répondant aux besoins des hôtes de notre ville. L'étude de son implantation est en cours.



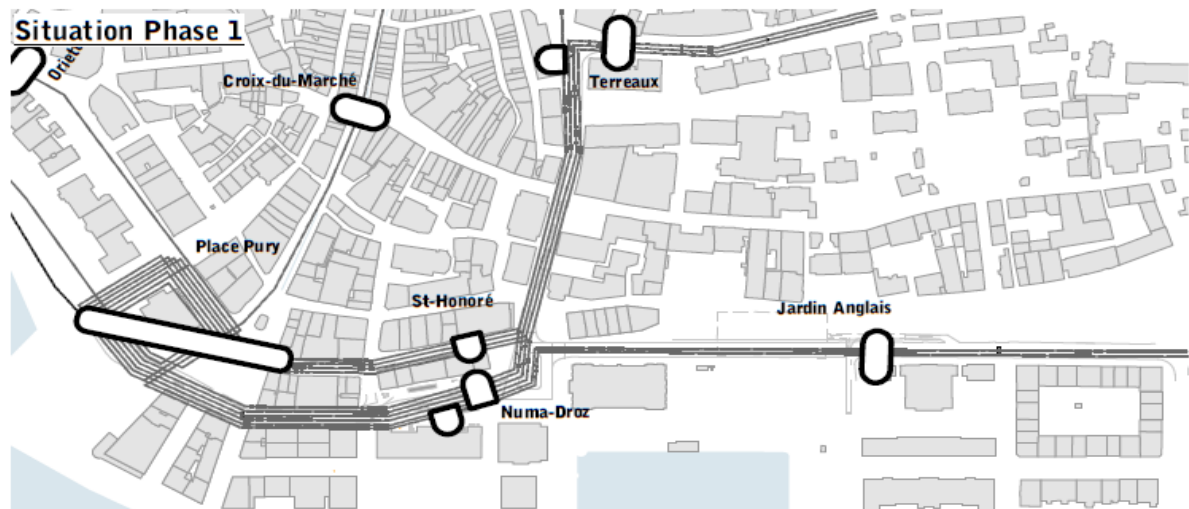
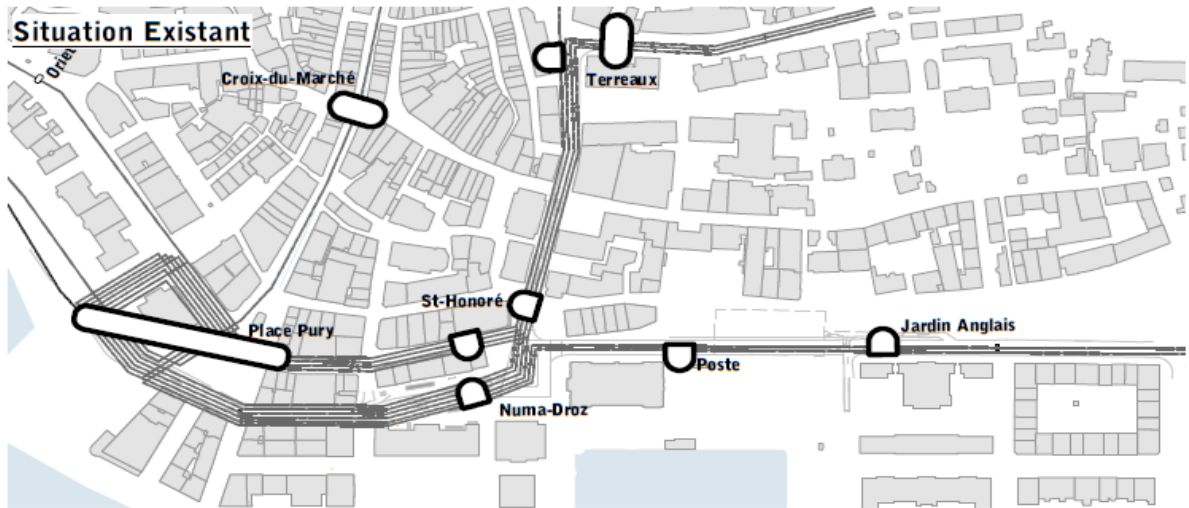
Pour se rendre à la gare, les voyageurs en provenance du littoral devaient changer de train à la place Numa-Droz, car la ligne à crémaillère pour la gare était exploitée en « antenne » indépendante (source : Neuchâtel... il y a 100 ans par Jürg Schetty)

Le réseau de transports en son centre sera ainsi plus concentré et clairement défini tout en libérant des espaces au profit des piétons en particulier. Soulignons que cette vision à terme nécessitera de revoir l'organisation des arrêts TN à la place Pury.

Enfin, les transports publics seront favorisés à l'approche de la zone 30 km/h avec des sites propres en amont et une priorité d'accès sur le même principe appliqué actuellement sur l'avenue du 1^{er} Mars à l'approche des carrefours. Notons que les mesures visant à alléger le trafic individuel en heure de pointe seront bénéfiques pour la fluidité des transports publics aussi.

Les arrêts de bus se trouvent sur des voies séparées pour préserver la capacité et la fluidité de la route cantonale.

En première étape (phase 1), l'arrêt bus St-Honoré sera préservé mais situé sous la marquise existante le long du trottoir. Les bus devront observer la priorité (cédez le passage) à la sortie St-Honoré.



Réorganisation par étape des arrêts bus au centre-ville

5.9.3. Intégrer les deux roues légers (bicyclette)

Les déplacements en bicyclette sont à la hausse dans toutes les villes, y compris à Neuchâtel. En raison de la topographie locale, la relation est-ouest est la plus importante pour la circulation cycliste.

Comme alternative à l'itinéraire principal via la voie-bus par la route cantonale, la voie cycliste « touristique » du bord du lac demeure.

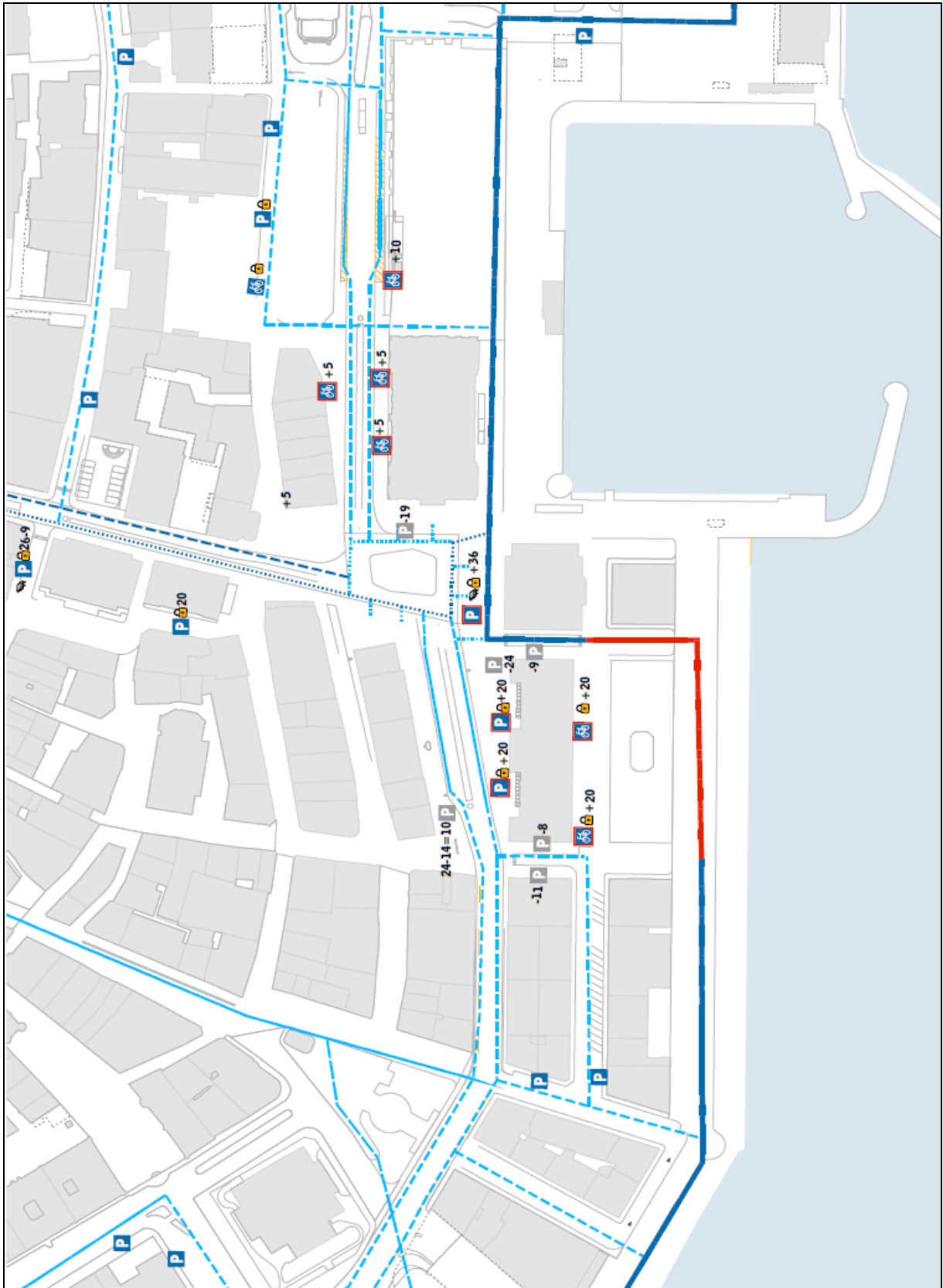
Dans le système giratoire de Numa Droz, le vélo est intégré au trafic normal. Grâce au traitement des bordures de faible hauteur et à leur inclinaison, le cycliste peut quitter l'espace de circulation en tout temps en précisant encore que les importants dégagements offerts par rapport à des voies de circulation standard, soit près de 8 mètres à l'anneau contre 4 mètres habituellement et la vitesse réduite, rendent l'usage des deux-roues confortable et plus sûr.

A ces facilités, les offres de stationnement vélo existantes seront renforcées autour de la zone piétonne par des extensions et celles pour les deux-roues motorisées maintenues.

De plus, une offre de stationnement nouvelle pour les deux roues légers est prévue tant au sud qu'au nord du collège latin, à proximité immédiate à la fois de l'axe principal et de la voie cycliste du bord du lac.

Au total, le nombre de places pour les deux-roues légers augmentera de quelque 100 unités. Le schéma ci-après illustre les emplacements et les itinéraires vélos.

Notons que l'ensemble des réflexions menées ici pour les vélos s'inscrit de manière complémentaire à l'étude d'une solution de type VLS (vélo libre service) à Neuchâtel, projet mené en collaboration avec la Ville de Bienne.



Circulation et offre de stationnement pour les deux-roues légers

5.9.4. La mobilité douce

Le principe de gestion des trafics et le partage de l'espace à cette échelle est relativement nouveau dans notre canton, mais plusieurs aménagements appliquant ces règles ont été réalisés en Suisse bien que chaque projet possède ses spécificités comme présenté au début du rapport pour le cas de Köniz.

Si jusqu'à présent, on a essentiellement visé la séparation des trafics qui en milieu urbain ont atteint aujourd'hui leurs limites, le thème est au partage des surfaces au vu des intérêts multiples des usagers de la ville, des acteurs urbains. Une adaptation et des règles touchant tous les acteurs sont donc devenues nécessaires selon le principe de la cohabitation entre usagers. Concrètement :

- la place Numa-Droz est projetée en zone 30 km/h. Le trafic motorisé a la priorité.
- Les traversées piétonnes sont libres sur l'ensemble du secteur de la place Numa-Droz.
- Les circulations à la place Numa-Droz sont organisées en fonction des règles de priorité d'un giratoire et cependant avec un espace central accessible pour les piétons.
- Aujourd'hui, le grand nombre de piétons se concentre sur les quelques passages piétons. Avec la nouvelle organisation du secteur, les points de passage se dispersent sur toute la place Numa-Droz. Les lignes préférentielles de passages sont toutefois traitées spécifiquement.
- Concrètement, les piétons peuvent également traverser sur l'avenue du 1er Mars (partie ouest, depuis la poste), la rue de l'Hôtel-de-Ville et la place Numa-Droz. La concentration des traversées piétonnes au cœur de la place peut ainsi être allégée au profit d'une meilleure fluidité globale du trafic.
- En limite de la zone 30 km/h, les passages piétons existants seront maintenus.

5.9.5. Accessibilité au centre-ville

La rue Saint-Honoré est libérée de tout le trafic de livraison dans la perspective de supprimer, à terme, toute circulation sur cet axe au profit de la zone piétonne. Par conséquent, les livraisons dans ce secteur sont priorisées par la rue Saint-Maurice depuis la rue de l'Hôtel-de-Ville et la rue du Bassin depuis la place Numa-Droz ouest. On offrira pour les livraisons des possibilités d'arrêt (chargement/déchargement) et le transport de marchandises s'effectuera au moyen de chariots pour les rues non accessibles directement en véhicule.

L'accès voiture au quartier sud est prévu par la rue du Bassin sud et la rue du Môle, pratiquement comme aujourd'hui.

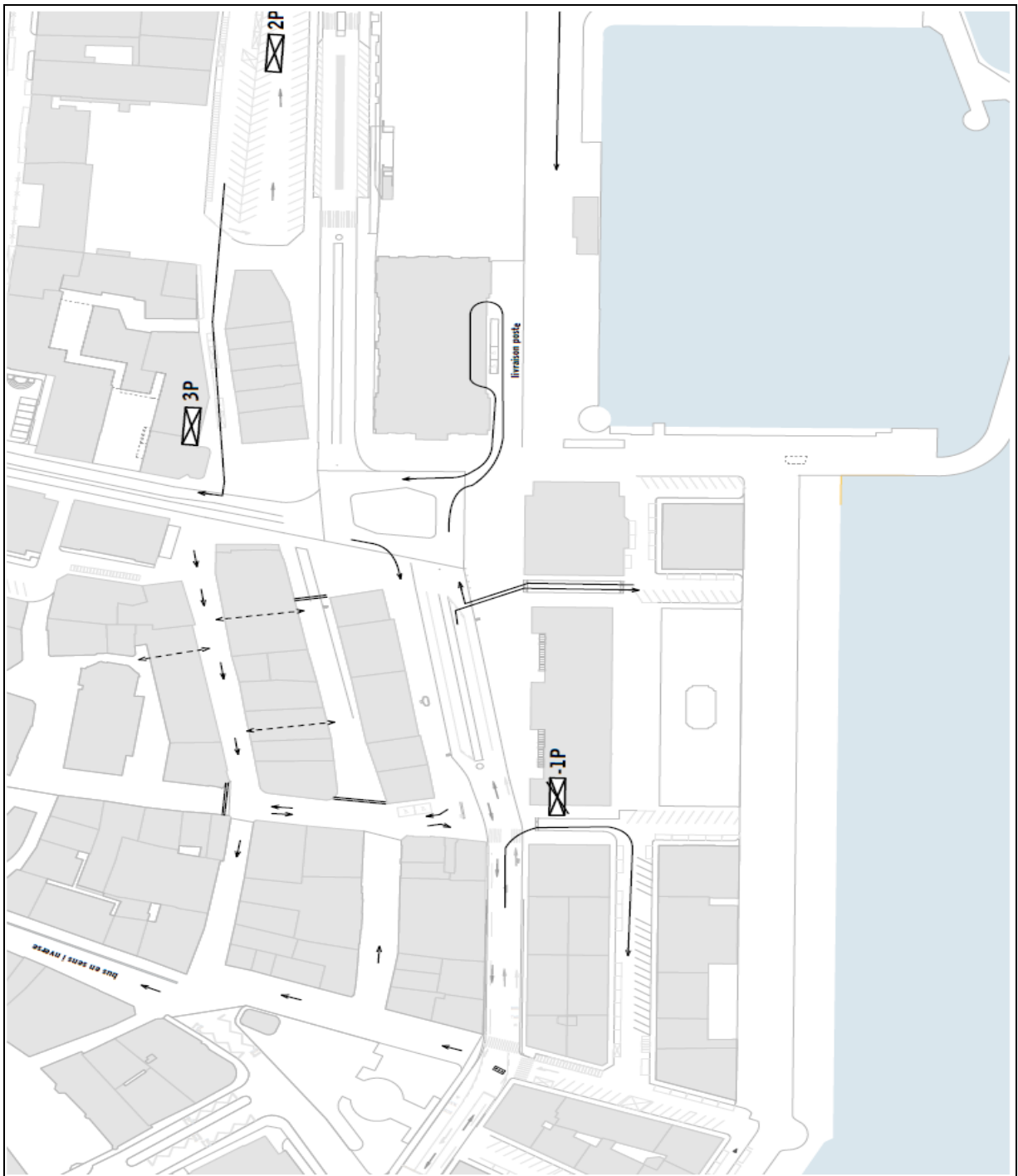
L'accès motorisé au bâtiment du Service des impôts et à l'Hôtel Touring est maintenu à l'est du collège latin.

La livraison du port est confirmée depuis l'est.

Quelques places de stationnement, réservées à l'usage des cases postales et livraisons de la poste sont aménagées au sud du bâtiment.

Au niveau des faubourgs, l'accès par l'ouest est maintenu au faubourg de l'Hôpital.

Le tronçon du faubourg du Lac ouest, entre l'ancienne caserne du SIS et la rue de l'Hôtel-de-Ville n'est pas ouvert au trafic comme aujourd'hui déjà, excepté pour les livraisons ; il sera assaini et traité en surface.



Accès livraisons

5.9.6. Conditions et mesures de circulation

L'accès avec de grands véhicules est garanti. La forme de l'îlot central est adaptée au mouvement des grands véhicules.

Comme déjà illustré lors du concours, il s'agit de maîtriser le flux du trafic entrant en zone urbaine pour assurer un fonctionnement optimal du

système de circulation au niveau de Numa-Droz, mais aussi sur l'avenue du 1^{er} Mars, la rue de l'Ecluse, les Bercles, l'avenue de la Gare pour ne citer que quelques secteurs sensibles.

Les mesures de circulation complémentaires immédiatement proposées en rapport avec Numa-Droz consistent en :

- la suppression de toute signalisation lumineuse à Numa-Droz,
- le maintien des passages-piétons aux entrées de la zone 30 km/h, leur suppression dans la zone 30 km/h (définie selon la loi sur la circulation routière, l'automobiliste reste prioritaire),
- l'application d'une géométrie amenant l'automobiliste à respecter les vitesses admises,
- le choix de matériaux et traitement du sol spécifiques,
- une configuration invitant l'automobiliste à partager l'espace avec les piétons et les cyclistes en particulier.

5.9.7. Stationnement

Rappelons que le plan de stationnement décidé par votre Autorité le 30 juin 2008 porte ses fruits. C'est ainsi que le centre-ville s'est vu soulagé de voitures à stationnement de longue durée de pendulaires au profit de stationnement des véhicules des clients des commerces. A titre d'exemple, relevons que 414 vignettes pour pendulaires ont été acquises pour le P+R du Nid-du-Crô. On peut considérer sans doute que quelques places ont été libérées pour les activités du centre-ville en particulier.

Afin d'alléger le secteur Numa-Droz du trafic de recherche de stationnement et de transit, l'accès aux parkings en ouvrage sera privilégié de l'extérieur vers le centre comme c'est déjà le cas pour le parking de la place Pury par exemple.

L'aménagement de la place Numa-Droz implique la suppression de 38 places de stationnement sur le domaine public et 6 sur le domaine privé (nord du collège latin). Il s'agit de compenser cette diminution en appliquant une gestion nuancée de la durée et du tarif des places maintenues dans le quartier, dans le but de satisfaire aux besoins des activités par rapport à la situation actuelle.

Rappelons que le principe consiste à prévoir des durées de stationnement courtes à proximité immédiate des commerces ou activités administratives, durée qui s'allonge en fonction de l'éloignement des commerces. Ainsi, les places localisées à la rue du Concert, à la place de l'Hôtel-de-Ville ou à l'ouest de la rue de l'Ecluse seront maintenues à 30 minutes, satisfaisant le besoin pour des services rapides.

Nous prévoyons par contre de modifier la durée du stationnement actuel à la rue de la Promenade-Noire ainsi que sur le quai Philippe-Godet et la rue sans nom. Les 22 places de la rue de la Promenade-Noire passeront de 30 à 60 minutes et celles du quai Philippe-Godet et de la rue sans nom passeront de 90 à 60 minutes.

Les places supprimées en raison du projet sont disponibles dans l'immédiat par le potentiel existant dans les parkings en ouvrage, en particulier dans celui de la place du Port qui a par ailleurs été conçu également dans ce but. A ce titre, l'étude du stationnement en cours dans le cadre du projet Ring montre un taux d'occupation du parking du Port de l'ordre de 80 % à la période journalière la plus dense en semaine, soit aux environs de 18h00, se traduisant par une réserve de capacité de 80 places. Durant les autres périodes de la journée, ce taux d'occupation atteint rarement le 70 % correspondant à près de 120 places.

A moyen terme, les places de stationnement nouvelles seront créées sous la place Alexis-Marie-Piaget et coordonnées avec le développement du projet Ring et ses incidences sur les places de stationnement actuelles des Jeunes-Rives.

Comme déjà énoncé, l'accessibilité aux parkings publics en ouvrage sera révisée à terme, de manière à limiter du trafic parasite sur la place Numa-Droz. Tout comme nous chercherons à persuader les pendulaires à transiter hors du centre-ville par une offre de stationnement en périphérie et des transports publics adaptés dans l'esprit développé dans la plan de stationnement de notre ville.

6. Coûts et financement

6.1. Coûts

Mise en forme du terrain	Fr.	Fr.
Installation du chantier	496'223.-	
Abattage – démontage, évacuation	222'660.-	
Terrassements, encaissement	<u>360'289.-</u>	1'079'172.-
Construction		
Béton préfabriqué, mobilier, fondations	349'000.-	
Construction abris-bus	<u>100'000.-</u>	449'000.-
Jardin		
Jardinage, plantation	108'154.-	
Equipements, support, mobiliers, signalisation	<u>272'540.-</u>	380'694.-
Installations		
Evacuation des eaux pluviales	374'800.-	
Installations électriques, éclairage	705'000.-	
Arrosage automatique	30'000.-	
Installations de transport (ligne aérienne)	1'300'000.-	
Installations diverses (alimentation, bornes, tableaux, ...)	<u>255'000.-</u>	2'664'800.-
Revêtement de surface et superstructure		
Superstructure	200'069.-	
Revêtement	<u>2'105'980.-</u>	2'306'049.-

Honoraires

	Fr.	Fr.
Pilotage, architecte-paysagiste, architecte, y compris le développement du projet	1'302'000.-	
Géomètre	50'000.-	
Génie-civil	40'000.-	
Eclairage	25'000.-	
Mobilité	15'000.-	
Signalétique	15'000.-	
Expertise	<u>5'000.-</u>	1'452'000.-
Frais secondaires et compte d'attente		
Taxes	60'000.-	
Echantillons, essais matériaux	20'000.-	
Reproduction documents (~3 % honoraires)	35'000.-	
Documents promotionnels, plaquettes	25'000.-	
Frais de surveillance et circulation	30'000.-	
Première pierre, bouquet	40'000.-	
Divers (~10 %)	800'000.-	<u>1'010'000.-</u>
Total HT		9'341'715.-
TVA 8 %		<u>747'337.-</u>
Total global TTC		10'089'000.-
Total global TTC sans étude développement		9'810'000.-
		=====

6.2. Financement

Le montant ci-dessus est plus élevé que les sommes articulées jusqu'à présent. Ces valeurs sont calculées sur la base des normes et des prix unitaires connus à l'interne de l'administration communale et de l'expérience des mandataires. Les travaux seront attribués selon la loi cantonale relative aux marchés publics. Au sujet des honoraires, conformément aux dispositions de la SIA qui a régi le concours et sa suite, les montants articulés peuvent être considérés comme définitifs.

Différents montants ont été articulés depuis 2008 pour l'aménagement de la place Numa-Droz : 3 millions de francs au moment de l'inscription du projet (2008), 6 millions de francs à l'issue de l'avant-projet (2010) et près de 10 millions de francs aujourd'hui. De manière simplement dite, le périmètre d'aménagement a évolué. Lors de l'inscription du dossier dans les mesures d'agglomération, on prévoyait de traiter essentiellement le carrefour en question. Dans la phase d'avant-projet, le champ d'étude s'est élargi à une surface englobant l'espace situé entre le collège latin, la Place-d'Armes, l'hôtel Touring, la Poste, le bâtiment Crystal, la rue St-Honoré est. Le concours a étendu encore le périmètre (arrêt TN collège de la Promenade), il englobe aussi le traitement du faubourg du Lac ouest, le carrefour rue de l'Hôpital - faubourg de l'Hôpital - Terreaux. Le montant lié à l'adaptation de la ligne aérienne est plus important également dans la volonté de préserver la qualité de l'espace (minimum de support). Enfin, le traitement de la surface se révèle plus onéreux que les solutions préconisées précédemment.

Relevons toutefois que le prix au m² de surface aménagée se situe à 870 francs et correspond aux prix unitaires rencontrés usuellement dans ce type d'aménagements.

La participation de la Confédération correspond à 35 % de l'investissement énoncé en 2007, soit 1'047'000 francs. Le Canton confirme sa participation de 3'240'000 francs TTC. Les TN participent à hauteur de 50 % aux coûts de la ligne aérienne, soit 650'000 francs.

Par ailleurs, votre Conseil a déjà alloué un crédit pour l'étude d'avant-projet d'un montant de 289'000 francs (rapport n° 10-016 du 18.08.2010) ainsi qu'un montant de 279'000 francs (rapport n° 11-008 du 18.05.2011) pour la phase de développement du projet suite au concours.

Le tableau ci-après résume la situation.

Objet	Fr. TTC
Coût global (sans étude de développement)	9'810'000.-
Etude avant projet	289'000.-
Etude développement	279'000.-
Coût total	10'378'000.-
Participation Confédération	- 1'047'000.-
Participation TN	- 650'000.-
Participation Etat	- 3'240'000.-
Sous-total à charge de la Ville	5'441'000.-
Crédits déjà accordés	- 568'000.-
Prise en charge investissement par Viteos (EP)	- 300'000.-
Solde investissement net Ville de Neuchâtel	4'573'000.-

Les frais financiers se présenteront ainsi :

Investissement net à la charge de la Ville 4'573'000.-

Coût annuel :

Amortissement éclairage public 10 % 30'000.-

Amortissement retenu par la Ville 5 % (4'573'000.-) 228'650.-

Intérêt moyen (3.029 %/2) (4'573'000.-) 69'258.-

Total des frais annuels : 327'908.-
=====

Votre Conseil a accordé dans le cadre de l'approbation des comptes 2011 un arrêté pour la constitution d'un fonds destiné au financement des projets d'agglomération de première et deuxième génération. Ce fonds au 31 décembre 2011 s'élevait à 7 millions de francs.

Nous avons réservé à la planification financière une somme de 3 millions de francs pour l'aménagement de la place Numa-Droz avec une recette de 1 million de francs. Nous proposons de manière à rester dans le cadre

financier énoncé à la planification financière, de prélever sur le fonds du projet d'agglomération un montant de 2'573'000 francs, correspondant à la différence entre le coût total de la part Ville et celui de la somme nette projetée à la planification financière.

7. Procédure Confédération – Canton – Ville et planification

Le tableau ci-après résume les différentes échéances et la planification générale.

En termes de procédures, le projet doit être soumis à la Confédération et au Canton. Une convention de réalisation et de financement tripartite devra être établie. Cette démarche dure entre 4 et 6 mois et ne peut être entreprise qu'une fois le crédit alloué.

Les préparatifs des soumissions et des dossiers d'appel d'offres seront menés en parallèle à l'élaboration de la convention de financement énoncée ci-dessus.

Les travaux ne peuvent débuter avant la signature formelle de la convention/contrat définissant la participation financière de la Confédération.

Planification :

Consultations :	fin octobre 2012
Décision du Conseil général :	5 novembre 2012
Soumissions LCMP-SIMAP :	mi-décembre 2012–début mai 2013
Convention – contrat Confédération :	novembre 2012 – fin mars 2013
Travaux :	avril 2013 – printemps 2014

8. Les consultations

Le projet a fait l'objet de nombreuses pré-consultations au printemps 2012 auprès des Commissions du Conseil communal et du Conseil général concernées (ATE, TCS, ACS, ProVelo) des milieux associatifs et professionnels tels les « handicapés » ont aussi été informés et consultés.

Le tableau ci-après résume les différentes positions exprimées.

Commission/association	Appréciation - Commentaires
Associations	
ACS – TCS	Soucieux de l'étendue du 30 km/h mais pas opposés si l'application de la vitesse reste dans les limites fixées dans le projet
Pro Velo	Positif en saluant le projet. Aspects de sécurité deux-roues réglés à leur demande et demandent d'assurer une bonne information aux usagers sur le mode d'exploitation aux acteurs de la place
ATE	Salue globalement le projet en souhaitant une bonne information et sensibilisation aux piétons, deux-roues et automobilistes, compte tenu des changements de comportement à adopter
Handicap et Malvoyants	Approuvent le projet, apprécient le traitement des barrières architecturales
Cœur en Ville Pro Neuchâtel L'Enseigne CID Gastro Neuchâtel	Craignent la suppression des places de stationnement, tout en saluant l'effort de mise en valeur du centre-ville. Estiment toutefois qu'il faudrait d'abord se concentrer sur la zone piétonne qui dépérit. Le CID se dit opposé à toute suppression de places de stationnement et craint pour la sécurité des usagers. (Un membre du CID a participé au jury du concours)
La Poste	N'était pas présente lors des présentations, mais le fait de maintenir des places de stationnement pour la desserte des cases postales est positif en regard aux soucis exprimés lors de l'élaboration de l'avant-projet

Commissions	
Urbanisme	Salue le projet, demande de respecter la qualité et la visibilité des bâtiments « nobles » situés autour de la place. Dans ce contexte, les pergolas et le couvert abri bus ont été adaptés
Nature et paysage	Apprécie positivement et globalement le projet
Transports et mobilité	Dans la ligne des TCS ACS
Ports et Rives	Apprécie positivement globalement le projet

En outre, la Commission spéciale des affaires communales en matière d'agglomération a régulièrement été informée de l'évolution du projet.

Notre rapport sera par ailleurs formellement soumis, pour préavis, aux Commissions financière, spéciale des affaires communales en matière d'agglomération, spéciale 3^e étape du plan de stationnement, des ports et rives et spéciale du développement économique.

9. Conclusion

Les premières réflexions menées sur la place Numa-Droz datent de 2007. En 2008, ce dossier était inscrit comme mesure d'agglomération. L'étude d'avant-projet avait déjà posé les bases. Le concours qui s'en est suivi a finalement confirmé le cadre pressenti.

Le projet présenté ci-après s'inscrit dans une vision large en cohérence avec les prochains développements dans notre ville et suit les règles de base fixées par le plan directeur cantonal et les plans de circulation ainsi que de stationnement approuvés par votre Autorité et mis en place progressivement.

L'investissement est important mais reste comparable aux différents projets de même nature développés au niveau des villes. Assurément, il vise à donner un nouveau souffle à notre cité et un peu comme la zone piétonne à l'époque, il est quelque peu précurseur en termes de partage de l'espace public à cette échelle dans notre région.

Nous souhaitons résolument faire face à l'avenir.

Dès lors, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte du présent rapport et d'adopter le projet d'arrêté ci-après.

Neuchâtel, le 1^{er} octobre 2012

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Pascal Sandoz

Rémy Voirol

Projet

Arrêté
concernant une demande de crédit relative à l'aménagement de la
place Numa-Droz

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

arrête :

Article premier.- Un montant de 9'810'000 francs dont à déduire les parts de la Confédération, du Canton et des Transports publics neuchâtelois est accordé au Conseil communal pour l'aménagement de la place Numa-Droz.

Art. 2.- La somme de 2'573'000 francs est prélevée du fonds du projet d'agglomération.

Art. 3.- L'amortissement de cet investissement, au taux de 5 % l'an, sera pris en charge par les comptes de fonctionnement de la Section des infrastructures et énergies.

Art. 4.- Le présent crédit est indexé sur la base de l'indice des prix à la construction de l'Espace Mittelland.

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

Table des matières

1.	Introduction	1
2.	Le projet en deux mots.....	2
3.	Les enjeux	4
3.1.	Plus qu'un simple aménagement	4
3.2.	Le Canton partage la vision.....	5
3.3.	Une vision élargie.....	6
3.4.	Stratégie et enjeux du développement du centre-ville	7
4.	Le concours NumaPort et ses lauréats	8
4.1.	Les objectifs du programme	8
4.2.	Le déroulement du concours	10
4.3.	Le projet lauréat	11
4.4.	L'exposition	12
5.	Le projet Numa-Droz.....	13
5.1.	Cadre général	13
5.2.	La circulation	14
5.3.	Köniz ou le modèle bernois, une référence	15
5.4.	La ville et le lac.....	16
5.5.	Espace partagé, qualité de vie	19
5.5.1.	Du carrefour de Numa-Droz à la place partagée	19
5.5.2.	Un lieu emprunt de culture et d'histoire	19
5.6.	Une vision d'ensemble	20
5.6.1.	Périmètre.....	20

5.6.2. Deux revêtements simples et contrastés pour des espaces majeurs, pour des usages nuancés	21
5.6.3. La chaussée, claire : une matérialité simple	22
5.6.4. Les récoltes des eaux qui s'effacent sur la chaussée	22
5.6.5. L'espace piétonnier sombre, moucheté et généreux	23
5.6.6. Espace d'accueil	24
5.6.7. Les traversées piétonnes en zone 30 km/h	25
5.6.8. Une attention particulière à la mobilité réduite	27
5.6.9. L'approche de la verticalité	28
5.6.10. Intégration ludique dans le dessin de la place	28
5.7. Vers une végétalisation de la place	30
5.7.1. L'axe de la vue – l'axe des pergolas verticales	30
5.7.2. L'axe du littoral – l'axe des parterres arborés et fleuris	34
5.8. L'éclairage au service de l'espace public	38
5.9. La mobilité partagée	39
5.9.1. Adapter les rues aux espaces urbains du centre-ville	39
5.9.2. Les transports publics	40
5.9.3. Intégrer les deux roues légers (bicyclette)	43
5.9.4. La mobilité douce	45
5.9.5. Accessibilité au centre-ville	46
5.9.6. Conditions et mesures de circulation	48
5.9.7. Stationnement	49
6. Coûts et financement	52
6.1. Coûts	52
6.2. Financement	54

7. Procédure Confédération – Canton – Ville et planification.....	56
8. Les consultations	56
9. Conclusion	58