



Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit relative à divers aménagement de surface et équipements dans le cadre de la réalisation du tunnel à Serrières

(Du 26 mai 2014)

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

1. Introduction

Un demi-siècle de réflexions, c'est en effet le 25 mai 1965 que le Conseil fédéral a approuvé le projet général du tronçon autoroutier N5, « Areuse – Serrières » et c'est au printemps 2016 que les habitants de Neuchâtel pourront jouir de l'ensemble des aménagements publics nécessaires et complémentaires réalisés en marge de la route nationale.

Le tunnel de Serrières, « d'Auvernier à Serrières » consiste en la dernière étape du tronçon à finaliser, communément baptisé « Le Chaînon manquant ». En 1975, le secteur « Areuse – Auvernier est », a été ouvert au trafic autoroutier et, *de manière provisoire !, en trafic mixte* « d'Auvernier est à Serrières ».

A la fin des années 80, plusieurs projets ont été déposés à l'Office fédéral des routes (OFROU) pour traiter ce secteur provisoire et ce n'est qu'en 1994, que l'OFROU autorise la mise à l'enquête de la variante « tunnel ».

Dans la deuxième partie des années 90, un réexamen du dossier « tunnel » est demandé par les instances fédérales, compte tenu du coût élevé de l'ouvrage et des problèmes financiers rencontrés alors par la Confédération. Après un redimensionnement, le projet définitif tel qu'en cours de réalisation actuellement, a été accepté par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Au terme de quelques péripéties en ce début de millénaire, les travaux débutent enfin en 2007 selon le 7^e programme de construction à long terme de l'OFROU. Les travaux devisés à 190 millions de francs sont financés à 88 % par la Confédération, le solde par le Canton.

La Ville, par ses services, a participé depuis le début du chantier à des séances régulières de coordination de manière à intégrer ses besoins urbains non considérés dans le dossier de route nationale, en cohérence avec ses objectifs définis dans le plan directeur communal, dans le plan directeur sectoriel « le lac et ses rives » et dans le plan directeur sectoriel de Serrières, pour ces deux derniers en cours d'étude. Dans un premier temps et à cette fin, un montant a été réservé à la planification financière 2010 – 2013. Finalement, la participation de la Ville a été reportée sur la planification financière 2014 – 2017 dans laquelle un montant de 4'000'000 de francs est prévu pour ce dossier.

Notre Ville doit apporter un soin particulier non seulement pour intégrer de manière paysagère optimale les aménagements et leur entretien, mais aussi pour prévoir toute une série d'équipements directement liés aux besoins du quartier, voire de la ville dans une approche urbaine. A titre d'exemple, les infrastructures nationales ne prévoient pas d'éclairage public ou de mobilier urbain particulier. Nous profitons de ces travaux pour moderniser les équipements souterrains, pour créer de nouveaux cheminements, des locaux d'exploitation du Port de Serrières et des rives. Nous proposons d'aménager le parking « PMI » et de le doter d'un contrôle d'accès dans la perspective de son utilisation en P+R, conformément aux principes décrits dans la 3^e étape du plan de stationnement débattu par votre Conseil. Nous assurons le déplacement partiel du tracé du Littorail en complément de celui opéré pour les besoins de la route nationale, pour offrir plus d'espace le long du bâtiment PMI nécessaire à la mobilité douce, nous participons à la réhabilitation de la halte de Serrières du Littorail. Nous assurerons aussi les équipements de gestion du carrefour Martenet/RC5 avec l'installation d'une signalisation lumineuse à court terme.

Nous vous présentons ci-après ces différents aspects de manière plus détaillée dont le financement total ou partiel doit être assuré par la Ville.

2. Le bout du tunnel...

2.1. Planification des travaux

Le 10 mars 2014, le tunnel a été ouvert à la circulation. Il s'agit d'entreprendre, après cette première échéance tant attendue, l'ensemble des travaux de surface ou d'équipement complémentaire, à savoir le réaménagement et l'adaptation de la route cantonale (RC5) au nord de PMI, le nouvel accès à PMI avec la suppression du passage à niveau, le déplacement du tracé du Littorail, la réalisation de la tranchée couverte et ses aménagements.

L'ensemble de ces travaux durera jusqu'au printemps 2016 environ. En termes d'investissement, ils représentent quelque 25 millions de francs. Ils seront organisés en 5 étapes principales sous la direction générale du Canton et de la Confédération. La Ville contribuera sur quelques aspects spécifiques que nous décrivons plus avant.

Etape 1 – mars à mai 2014

Réalisation partielle de la tranchée couverte et début des aménagements de surface de cette dernière.

Mise en place de l'accès provisoire à PMI.

Etape 2 – juin à septembre 2014

Fin de la réalisation de la tranchée couverte, aménagement du giratoire à la limite d'Auvernier. Travaux d'aménagement de la voie nord de la RC5.

Etape 3 – octobre à novembre 2014

Fin des travaux sur la RC5 avec déplacement du tracé du Littorail et réfection de l'arrêt de « Port de Serrières » ainsi que de celui de « PMI ». Suppression du passage à niveau PMI.

Etape 4 – novembre 2014 à avril 2015

Fin des travaux ferroviaires.

Etape 5 – mai 2015 à printemps 2016

Aménagement du Park & Ride (parking PMI) et de la zone de transition jusqu'à l'arrêt du Littorail. Aménagement du cheminement au nord du bâtiment PMI. Suppression de la passerelle Coquemène et de la passerelle provisoire piétons Serrières. Réhabilitation de la passerelle Grand Ruau. Suppression du passage à niveau de chantier, côté est et remise en état.

2.2. Le quartier de Serrières, des accès retrouvés et de nouveaux espaces publics potentiels en cohérence avec l'étude du plan directeur sectoriel « le lac et ses rives »

Le plan directeur sectoriel « le lac et ses rives » à l'étude vise à favoriser :

- *la complémentarité et l'interdépendance des projets urbains, architecturaux, paysagers, de transport et d'infrastructure compris dans un secteur,*
- *une gestion du territoire impliquant les différents acteurs (investisseurs, propriétaires, mandataires, Autorités, population, etc.),*
- *la coordination de toutes les interventions afin d'assurer des étapes de développement rationnelles et cohérentes du secteur.*

Pour le secteur de Serrières, les objectifs sectoriels sont les suivants :

- *aménager le quai Jeanrenaud (RC5) en intégrant la mobilité douce et le Littorail,*
- *améliorer l'accessibilité aux rives en privilégiant les modes doux et la desserte en transports publics, notamment aux arrêts du Littorail « Serrières Ruau » et « Port de Serrières »,*
- *rechercher de nouveaux parcours en s'appuyant sur les chemins de vigne existants,*
- *développer un centre de gravité « de plaisance », autour du port de Serrières, centré sur le sport et les loisirs nautiques,*
- *développer l'attractivité à l'eau,*
- *signaler l'entrée de la ville de Neuchâtel,*
- *assurer des continuités prioritairement piétonnes et si possible vertes de la rive du lac avec confort et sécurité adaptés,*
- *révéler la « coulée verte » du vallon de la Serrière,*
- *intensifier l'usage de la plage de Serrières à l'est,*
- *activer, exploiter, valoriser, voire urbaniser l'espace du nœud*

routier avec l'implantation de nouveaux équipements techniques ou d'activités.

Nous mentionnons encore ci-après quelques mesures accompagnant les objectifs ci-dessus :

- *aménagement d'un boulevard périurbain en intégrant le front bâti de Philip Morris,*
- *sécurisation de parcours de cycles agréable sur le boulevard (bande ou piste cyclable, séparation des voies de circulation),*
- *amélioration des liaisons piétonnes entre les quartiers hauts et les arrêts du Littorail,*
- *étude pluridisciplinaire du développement paysager et urbain du port de Serrières plus attractif à l'usage des habitants,*
- *aménagement d'une place d'accueil et de rencontre du port (mobilier urbain, cabanon, plantations, etc),*
- *installation de nouveaux équipements adaptés,*
- *aménagement marquant d'entrée de ville, intégrant signalétique, arborisation, mobilier urbain, traitement du sol et des dénivelés, éclairage,*
- *aménagement du sentier du lac comme promenade en rive paysagère, continue, sûre, naturelle, ombragée et équipée,*
- *amélioration des accès piétonniers,*
- *aménagement de la plage avec des équipements appropriés, mobilier urbain, douche, grills, place de jeux.*

Les aménagements proposés dans le cadre du crédit et décrits plus loin s'inscrivent pleinement dans les objectifs et mesures énoncés ci-dessus. Précisons toutefois que pour certaines installations mentionnées ici tels la buvette et l'espace sportif et de loisirs, seuls sont compris les équipements de base (alimentation et évacuation de l'eau, électricité).

Le tunnel et les travaux annexes visent à assurer la continuité du réseau national et à améliorer le niveau de la sécurité par rapport à la solution provisoire en place depuis 1975. Il permet aussi d'assainir durablement la situation en termes de bruit routier et de qualité de l'air. Il offre des possibilités intéressantes de développement du quartier pour de l'habitation en particulier et assure un réel rapprochement de Serrières au lac par la mise en valeur des rives et des accès tant piétonniers que cyclistes.



Figure 1 : un accès direct et aisé au lac retrouvé depuis le bas de Serrières, tranchée couverte

Le réseau des aménagements en faveur des deux-roues sera ainsi utilement et agréablement complété avec une sécurité accrue tout en comblant les lacunes de continuité du réseau actuel. Le nouvel espace gagné grâce au déplacement plus au nord de la voie du Littorail sera réservé pour favoriser les déplacements en mode doux tout en préservant le besoin futur éventuel nécessaire du doublement de la voie du Littorail. Les haltes de « Philip Morris » et de « Serrières Port » seront totalement reprises pour offrir des équipements de qualité aux nombreux usagers du secteur. L'arrêt « Philip Morris » sera placé à hauteur du Park & Ride pour en faciliter l'usage. Précisons que les collaborateurs de la fabrique de tabac se déplaçant en voiture, trouveront leur place dans le parking privé PMI en cours de construction, au nord de la route cantonale.



Figure 2 : intégration paysagère, tel est le mot d'ordre, giratoire et accès à PMI

La couverture de la tranchée couverte, chevauchant tant l'A5 que la RC5 au sud du quartier de Serrières, sera pourvue de différents cheminements permettant une accessibilité totale et directe au lac avec des rampes aussi douces que possible, respectant en particulier les critères liés à la mobilité réduite. Les cheminements seront agrémentés de bancs et d'espaces de repos pour permettre une appréciation générale du site par les usagers.

Un éclairage public bas léger de faible consommation, visant à sécuriser les cheminements, est proposé. En termes d'aménagements paysagers, il est prévu une végétation légère dans le but de préserver les vues. Les équipements visant à assurer l'entretien à moindre coût, tel l'arrosage automatique, sont évidemment aussi intégrés. Notons que c'est la Ville, par ses services, qui aura charge d'entretien de l'ensemble de ces espaces nouveaux.

Les cheminements sont dimensionnés entre deux et trois mètres de largeur selon les endroits, pour permettre aux deux-roues de passer sans entrer en conflit avec les piétons.

En outre, nous travaillons sur la mise en valeur d'espaces publics nouveaux et leur mise en relation avec l'exploitation d'un espace dédié à

la pratique de sport et de loisirs au sud de l'arrêt « Port de Serrières » et à l'adjonction d'une buvette saisonnière à l'est du port. Ces infrastructures ne sont pas incluses dans la présente demande de crédit mais les équipements nécessaires à leur exploitation future sont prévus.

2.3. Cheminement au nord de PMI

La route cantonale (RC5) au nord de PMI sera pourvue d'une voie de circulation par sens, bordée de part et d'autre par une bande cyclable, assurant ainsi une bonne continuité du réseau cantonal deux-roues utilitaires. Par rapport à la configuration actuelle, une largeur de quelque 10 mètres sur le gabarit de la route a pu être récupérée.

Par ailleurs, dans le cadre du projet autoroutier, le tracé actuel du Littorail doit être déplacé de 7 mètres plus au nord depuis l'arrêt « Port de Serrières » sur près de 1 km en direction de l'ouest. Sur ce déplacement et dans sa partie centrale, sur quelque 300 mètres, il ne serait théoriquement pas nécessaire de déplacer la voie. Cela dit, il nous est apparu opportun entre les TransN et la Ville, de prévoir ce déplacement sur toute la longueur du bâtiment PMI pour assurer un confort optimal d'exploitation et une vitesse de pointe indispensable du Littorail ainsi que de favoriser des conditions pour un aménagement continu de qualité, conformément aux objectifs du plan directeur sectoriel « lac et ses rives ».

Le coût global du déplacement de la voie sur 300 mètres est évalué à 600'000 francs. La participation de la Ville pour ce tronçon a été arrêtée à 300'000 francs maximum. TransN qui assurera ces travaux spécifiques prendra en charge une part équivalente. Le reste du déplacement de la voie, soit sur 700 mètres, est totalement pris en charge par le Canton et l'OFROU.

Cet espace récupéré sera ainsi aménagé pour accueillir un cheminement confortable destiné aux piétons ainsi qu'à la mobilité douce. Il servira également de desserte du port de Serrières et d'accès des services pour l'entretien des zones vertes en particulier.

L'aménagement prévoit, au sud du Littorail, une bande végétalisée, bordée d'arbres.

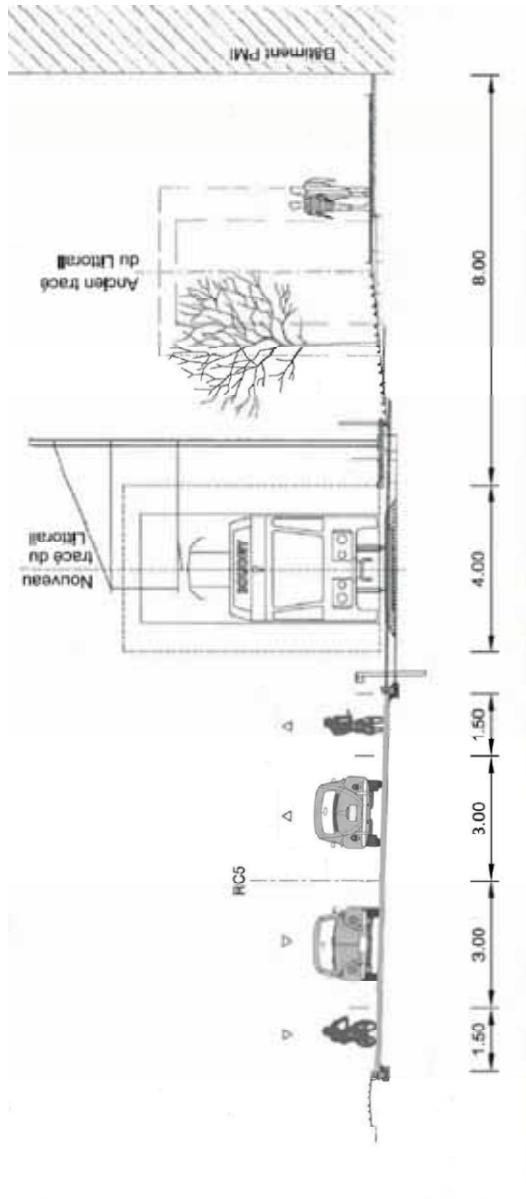


Figure 3 : profil type futur entre PMI et Isabelle-de-Charrière

Dans la partie ouest, au nord du Park & Ride, le secteur de transition où se croiseront les usagers du parking (piétons et automobilistes), les voitures accédant au bâtiment R&D ainsi que les livraisons liées aux activités industrielles du secteur, sera aménagée de manière à assurer la sécurité par des vitesses adaptées. Un soin particulier dans l'intégration paysagère sera apporté. Il s'agit également d'optimiser et favoriser la mixité des usages de la surface en considérant tant les enjeux techniques qu'urbains.

Cette étude d'aménagement est menée de manière conjointe entre la Ville, le Canton et PMI, compte tenu des intérêts et des besoins communs. Précisons que ces travaux seront pris en charge par la Confédération et le Canton.

Dans ce contexte, l'arrêt PMI du Littorail sera déplacé en limite ouest du bâtiment R&D de Philip Morris, de manière à rester aussi proche que possible du parking dans la perspective de son exploitation en Park & Ride, en particulier. Notons que TransN étudie la possibilité d'améliorer la cadence du Littorail actuelle à 20 minutes. Il s'agirait de passer à une cadence de 15 minutes possible avec les infrastructures en place. TransN s'est approchée de compagnies possédant des véhicules ferroviaires de caractéristiques identiques à celles du Littorail afin d'évaluer l'opportunité d'acquisition de quelques unités en vue d'une amélioration de l'offre.

2.4. Les passerelles

2.4.1. Tranchée couverte au portail est

Le principe d'aménagement a consisté à développer au maximum les surfaces vertes en tenant compte toutefois des contraintes techniques. Ainsi, la tranchée couverte au portail est est constituée d'une dalle en béton, sur laquelle vient s'ajouter une couche de matériau finalisé par de la terre végétale, l'ensemble faisant entre 60 cm et 1 m d'épaisseur, ceci afin de favoriser le développement d'espaces verts. Ce nouvel aménagement permettra, dans sa partie est, de relier le quartier de Serrières au lac de manière directe, sur la tranchée couverte qui proposera des cheminements piétonniers utilisables également pour les deux-roues et particulièrement adaptés à la mobilité réduite. Les piétons emprunteront, depuis l'intersection des rues Coquemène – Guillaume-Farel, le nouveau cheminement pour rejoindre naturellement la tranchée couverte. Ce cheminement sera rejoint par un autre chemin en

Un soin particulier a été apporté pour faciliter l'accessibilité à l'arrêt du Littorail « Port de Serrières ».

Des infrastructures souterraines (destinées à accueillir le réseau électrique, l'alimentation en eau et son évacuation) sont également prévues dans l'éventualité de manifestations populaires sur les rives, à la belle saison en particulier. Notons que ces besoins ont été exprimés par les habitants du quartier dans le cadre d'ateliers participatifs liés à l'étude du plan directeur sectoriel de Serrières.

Cet aménagement permettra de mettre en valeur le débarcadère de Serrières et s'inscrit dans les réflexions d'ordre touristique visant par exemple, à la découverte du vieux Serrières.

2.4.2. Coquemène 1

Le bâtiment de l'ancien cercle de Serrières appartenant à la Ville pourrait être destiné à futur à la mise en valeur du chocolat qui a fait la renommée de la Ville et du quartier en particulier. Dans ce contexte, le jardin autour de la rue Coquemène 1 offrira un balcon sur les rives de Serrières et une perspective des plus réjouissantes qu'il convient de valoriser. Nous prévoyons dès lors, dans cette vision future de procéder à un aménagement paysager particulier ainsi qu'à la plantation de quelques arbres.

2.4.3. Passerelle Coquemène

La passerelle actuelle depuis les rues Coquemène et Isabelle-de-Charrière sera supprimée dans le courant du printemps 2015. L'état d'usure de l'ouvrage nécessiterait des travaux d'assainissement coûteux.

De plus, elle n'est pas conforme aux règles de la mobilité réduite. Pour répondre à la loi sur les handicapés, il faudrait équiper cette passerelle d'un ascenseur qui occasionnerait des coûts disproportionnés à défaut de pouvoir y aménager des rampes comme cela est possible sur les autres traversées nord-sud.

Les usagers utiliseront par la suite les cheminements parfaitement adaptés et proposés sur la tranchée couverte décrits précédemment.

2.4.4. Passerelle du Grand Ruau

La passerelle située en ouest doit être assainie d'un point de vue

statique et mise en conformité au niveau des normes de sécurité ainsi que de son accessibilité.

Les coûts de réalisation en question seront intégralement pris en charge par la Confédération et le Canton dans le cadre de leurs propres travaux. Notons en particulier l'aménagement d'une rampe avec une pente douce au sud de la passerelle permettant un accès aisé pour les usagers en chaise roulante. Il s'agira dans cette continuité de prévoir, par la Ville, un accès adapté en direction du Clos-de-Serrières d'ici quelques années. Enfin, mentionnons que cette passerelle est nécessaire dans les périodes d'arrêt d'exploitation du Littorail, pour assurer la desserte par autobus avec des arrêts provisoires situés au sud et au nord de la route cantonale revisitée.



Figure 6 : entrée ouest de la ville, passerelle du Grand Ruau restaurée et nouvel accès à la zone industrielle

2.5. Equipements, locaux et port de Serrières

Le port de Serrières, partiellement remblayé durant les travaux de construction autoroutiers, retrouvera sa configuration originale. La Ville

va profiter des travaux en cours pour améliorer certains équipements. Les installations électriques et du réseau de distribution d'eau du port, seront renouvelées.

Nous avons l'opportunité d'aménager, sous la tranchée couverte, des locaux destinés à l'exploitation du port et des rives à futur. Ces locaux d'une surface totale de 160 m², pourraient également être destinés au stockage de matériel, tels que des équipements sportifs, tables de fêtes, rangements divers. Ils seront accessibles de plain-pied et raccordés en eau et en électricité pour assurer une large utilisation.

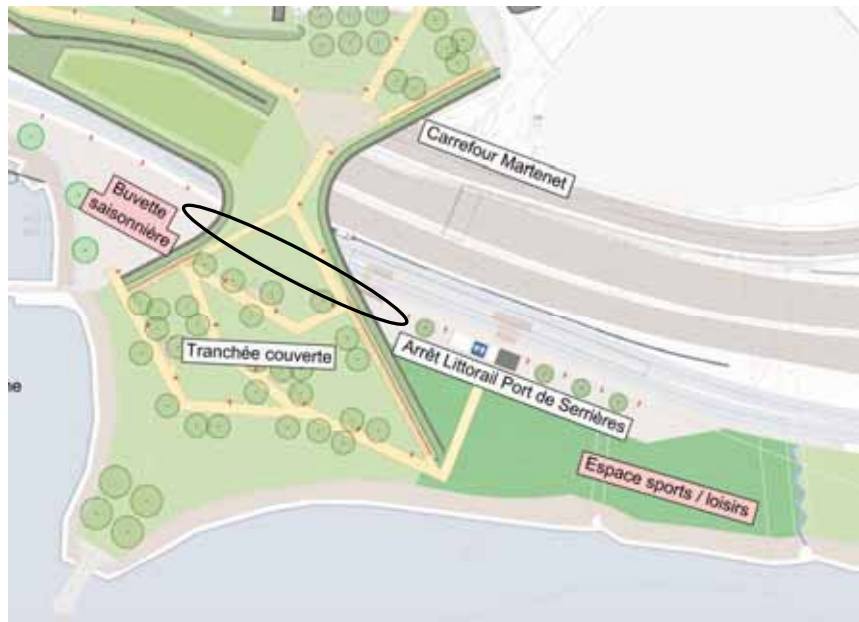


Figure 7 : emplacement des locaux d'exploitation souterrains

L'arrêt du Littoral « Port de Serrières » transformé, pour ne pas dire « retourné » durant les travaux en fonction du déplacement de la voie du train au sud, sera complètement rafraîchi et ses équipements modernisés. Les WC publics seront réhabilités en considérant une plus grande affluence de personnes sur les rives à futur. TransN, partiellement propriétaire, s'inscrit dans ces réflexions par la mise aux normes des volumes techniques abritant les équipements du bloc de sécurité du Littoral.

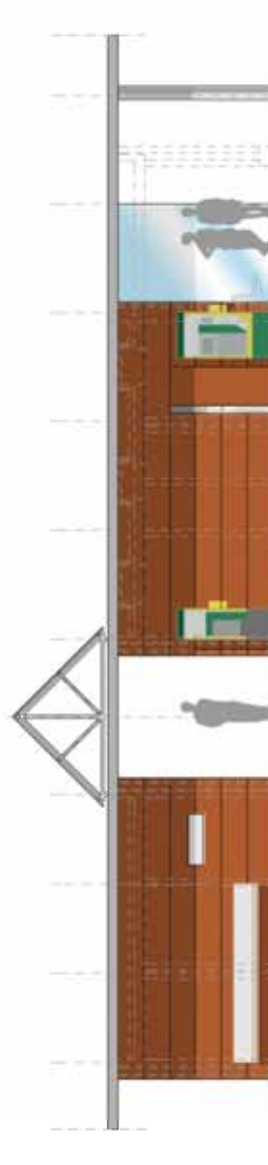


Figure 8 : façade nord revue de l'arrêt du Littorail « Port de Serrières »

La station de pompage de Serrières, permettant de refouler les eaux usées des équipements situés au bord du lac, y compris celles de PMI et qui datait d'une quarantaine d'années, a été déplacée pour les besoins du tracé autoroutier. Une participation de la Ville à ces travaux a été admise, compte tenu de l'âge de la station et de sa modernisation. Cette station est propriété de la Ville et est exploitée par ses services (Step).

Pour améliorer la visibilité au débouché du futur carrefour Martenet – RC5, la station de distribution du gaz de ville dans le quartier (« Dauphin »), située en bordure du périmètre des anciens abattoirs, a dû être déplacée. La Ville participe également à ces travaux pour un tiers, les autres parts étant financées par Viteos, la Confédération et le Canton.

Nous avons par ailleurs anticipé les travaux pour les équipements du carrefour Martenet – RC5 (figure 9), dans la perspective d'une signalisation lumineuse nécessaire à sa gestion. En effet, si dans un premier temps une telle installation n'est pas prévue, nous pensons que la configuration des lieux ne permettra pas d'échapper à cette dernière. La Ville étant responsable à futur de l'exploitation du carrefour, il convient de prendre les devants. Cette signalisation sera en outre reliée à la centrale de commande à l'Hôtel communal.



Figure 9 : carrefour Martenet – RC5

Le carrefour est en observation depuis l'ouverture du tunnel, de manière à prendre rapidement les décisions qui s'imposeront. Une offre pour la signalisation est déjà à disposition et permettra de gagner du temps le cas échéant. Par ailleurs, l'ensemble des infrastructures souterraines pour les différentes alimentations ont été intégrées dans les travaux routiers, si bien qu'à part les fondations des mâts de signalisation, aucune autre intervention de génie civil ne sera nécessaire le moment venu pour cet équipement.

2.6. Park & Ride

Le parking PMI actuel situé à l'ouest sera exploité sous la forme d'un Park & Ride, conformément aux principes admis dans la 3^e étape du plan de stationnement adopté par votre Conseil (rapport n° 06-008 du 21 mars 2006). Différentes études ont été menées entre temps au niveau du stationnement au centre-ville, en particulier dans le cadre des projets et mesures d'agglomération. Les conclusions de celles-ci ont confirmé la nécessité d'un parking d'échange destiné aux pendulaires et situé à l'entrée ouest de la ville. Notons que la commune de Milvignes réserve déjà une partie du stationnement proche de l'arrêt du Littorail à Auvernier pour les pendulaires, dans une vision d'agglomération.

Ce parking sera en outre doté d'un contrôle d'accès selon le même principe que celui adopté pour le parking du Nid-du-Crô. Le personnel de Philip Morris, essentiel utilisateur aujourd'hui, sera desservi par les installations privées PMI en cours de réalisation au nord de la route cantonale.



Plusieurs variantes d'aménagement ont été évaluées et la capacité totale du parking sera de l'ordre de 200 places pour 180 aujourd'hui.

Au niveau de son aménagement, on tiendra compte des objectifs fixés par le règlement d'aménagement communal : *maintenir un paysage urbain harmonieux et diversifié, favoriser et recréer des milieux propices au développement d'une faune et d'une flore variées, faire connaître aux habitants les richesses souvent méconnues de leur univers quotidien*, dont un des principes consiste à *végétaliser les aires de stationnement par des plantations arbres, haies, pavés gazon ou gravier gazon*. Nous faisons valoir ces exigences régulièrement aux particuliers dans le cadre des permis de construire, il s'agit d'appliquer ces règles pour nos propres aménagements.



Ainsi, la localisation en entrée de ville de cette surface conséquente mérite une attention particulière et doit aussi répondre au contexte fixé dans le développement paysager du site, notamment auprès de PMI et de son bâtiment R&D. Il convient dès lors de rester conséquent.

Figures 10 et 11 : Park & Ride, intégration paysagère à améliorer

2.7. Mobilier urbain, aménagements paysagers et arbres

L'ensemble sera pourvu de mobilier urbain tel que corbeilles, bancs, signalétique, jeux.

Plus d'une centaine de nouveaux arbres seront plantés dans le cadre de ces aménagements, le long de la promenade au nord du bâtiment PMI, dans le Park & Ride, sur la tranchée couverte. Pour assurer un entretien optimal à charge du Service des parcs et promenades de la Ville et à moindres coûts, un système d'arrosage automatique est prévu.

3. Consultations

Mentionnons à ce stade de notre rapport que la Commission des ports et rives, émanant de votre Autorité, sera consultée.

De plus, les Commissions mobilité et transports ainsi que nature et paysage ont préavisé favorablement et unanimement ledit rapport.

La Commission nature et paysage relève l'importance de prévoir un éclairage bas discret, de manière à éviter l'éblouissement sur la tranchée couverte en particulier. Il s'agira d'optimiser l'éclairage le long de la promenade au sud du Littorail et l'espaçant autant que faire se peut. Elle a relevé la démarche intéressante et encourageante sur l'hétérogénéité des espaces verts et la biodiversité recherchée. Elle est sensible au fait de prévoir sur la tranchée couverte des arbres de petit développement tout en recherchant l'équilibre entre la nécessité d'ombrage et la préservation de la vue. Enfin, elle apprécie aussi le principe d'estomper les gardes corps et autres barrières de sécurité nécessaires sur le site par un travail fin de mise en place de la végétation tels les haies et les arbustes.

La Commission des transports et de la mobilité a salué en particulier l'importance du P+R et souligné avec satisfaction le bon fonctionnement du P+R du Nid-du-Crô qui servira de référence pour celui dont il est question dans notre rapport. Elle relève qu'il conviendra de porter un soin particulier au flux de personnes et de véhicules à proximité de l'arrêt du Littorail menant au P+R, ce qui est prévu. Concernant les cycles, les dispositions de circulation prévues augmenteront considérablement la sécurité des usagers de la chaussée ce que les membres de la commission apprécient également. Il s'agira de veiller à la compatibilité des cycles et des piétons sur le parcours au nord de PMI, fortement élargi par rapport à maintenant comme au passage des promeneurs du bord du lac au niveau du P+R. Enfin, à terme, il n'est pas exclu que l'offre de mise à disposition de vélos et d'abri-vélos se développe aussi dans ce secteur des rives.

4. Coût et financement

L'ensemble des devis ont été établis sur la base d'études détaillées des différents prestataires de la Confédération et du Canton qui assureront une partie du suivi et de la coordination des travaux de la Ville.

Dans ce contexte, nos services ont transmis les quantités relatives aux travaux spécifiques à notre charge. Ceux-ci, au terme des travaux, seront facturés sur la base de métrés précis menés conjointement entre les différents partenaires.

Les prix sont en outre basés sur un appel d'offres public général comprenant l'ensemble des travaux de génie-civil et d'équipement, ascendant environ 25 millions de francs, dirigés par le Canton et la Confédération dans lequel ont été intégrés nos besoins. Les objets particuliers, tels le contrôle d'accès du Park & Ride et la signalisation lumineuse future au carrefour Martenet – RC5 ont fait l'objet de demandes d'offre directement de nos services.

Nous vous présentons ci-après le détail de notre demande de crédit, y compris la participation financière à certains objets, de nos partenaires.

- **Tranchée couverte** (éclairage, cheminement piétons, aménagements placettes, système d'arrosage) : 720'000 francs dont 320'000 francs à charge de VITEOS, soit

Part Ville TTC **400'000 francs**

- **Cheminement au nord de PMI** (éclairage, surfaçage, déplacement partiel du Littorail) : 950'000 francs, dont 630'000 francs à charge de VITEOS et de TransN, soit

Part Ville TTC (dont 300'000 francs pour le Littorail) **320'000 francs**

- **Démolition passerelle de Coquemène** : 150'000 francs, dont le 50 % pris en charge par l'Etat

Part Ville TTC **75'000 francs**

- **Park & Ride :**

- Barrières, liaison centrale, signalisation avancée : 325'000 francs

- Génie civil, raccordement électrique : 220'000 francs

- Aménagement paysager, mobilier et éclairage : 400'000 francs

- Infrastructure, drainage, revêtement, «pavés gazon» : 670'000 francs

Total : 1'615'000 francs, dont 35'000 francs à charge de VITEOS, soit

Part Ville TTC **1'580'000 francs**

Nous ferons appel au fonds des arbres pour une somme de 150'000 francs.

- **Arrêt Littorail « Port de Serrières »** (traitement des façades, toiture, WC publics) : 300'000 francs, dont 200'000 francs pris en charge par la Confédération, le Canton et TransN

Part Ville TTC **100'000 francs**

- **Locaux d'exploitation « Port de Serrières » et rives** : 250'000 francs

Part Ville TTC **250'000 francs**

- **Station de pompage** : 550'000 francs dont 320'000 francs à charge de la Confédération et du Canton

Part Ville TCC **230'000 francs**

- **Signalisation lumineuse carrefour Martenet – RC5** : 68'000 francs (sans génie civil – compris dans autres chapitres)

Part Ville TTC **68'000 francs**

- **Station de distribution du gaz ville du « Dauphin »** : 253'000 francs dont 50'000 francs à charge de VITEOS, 120'000 à charge de la Confédération et du Canton

Part Ville TTC **83'000 francs**

- **Assainissement de la distribution d'eau du Port et du réseau d'alimentation électrique** : 150'000 francs

Part Ville TTC **150'000 francs**

- **Mobilier urbain, signalétique** : 220'000 francs

Part Ville TTC **220'000 francs**

- **Aménagement paysager autour de Coquemène 1** : 105'000 francs

Part Ville TTC **105'000 francs**

- **Prestations** : ingénieur civil, paysagiste, architectes, ingénieur transports, environnement

Part Ville TTC

350'000 francs**Total part Ville TTC****3'931'000 francs**

=====

Il faut relativiser ces montants par rapport aux investissements de la Confédération et du Canton qui représentent pour ces aménagements et les infrastructures encore à finaliser, 21 millions de francs environ. Le tableau ci-après donne un aperçu de la répartition des frais respectifs.

Tableau de synthèse

Objet	Partenaires	Part Ville	Total
Tranchée couverte	5'320'000.-	400'000.-	5'720'000.-
Cheminement au nord de PMI	3'630'000.-	320'000.-	3'950'000.-
Démolition passerelle de Coquemène	75'000.-	75'000.-	150'000.-
Park & Ride	35'000.-	1'580'000.-	1'615'000.-
Arrêt Littorail « Port de Serrières »	200'000.-	100'000.-	300'000.-
Locaux d'exploitation « Port de Serrières » et rives	0.-	250'000.-	250'000.-
Station de pompage	320'000.-	230'000.-	550'000.-
Signalisation lumineuse carrefour Martenet – RC5	0.-	68'000.-	68'000.-
Station de distribution du gaz ville du « Dauphin »	170'000.-	83'000.-	253'000.-
Assainissement de la distribution d'eau du Port et du réseau d'alimentation électrique	0.-	150'000.-	150'000.-

Mobilier urbain, signalétique	0.-	220'000.-	220'000.-
Aménagement paysager autour de Coquemène 1	0.-	105'000.-	105'000.-
Prestations	0.-	350'000.-	350'000.-
Passerelle du Grand Ruau	1'550'000.-	0.-	1'550'000.-
Route cantonale	9'769'000.-	0.-	9'769'000.-
Total	21'069'000.-	3'931'000.-	25'000'000

La planification financière 2014 - 2017 prévoit un montant de 4'000'000 de francs pour les investissements d'aménagement liés à ce dossier. L'enveloppe est respectée. Les dépenses sont étalées sur les exercices 2014 et 2015, à raison de 2 millions de francs environ chaque exercice comme prévu.

Les charges annuelles dès la fin 2015 correspondant aux investissements bruts sont :

Investissement	3'931'000.-
Amortissement retenu 5 % arrondi	196'550.-
Intérêt moyen (2.6566%/2) arrondi	52'000.-
Total des frais annuels	248'550.-

Comme mentionné précédemment dans le rapport, le Service des parcs et promenades assurera à terme l'entretien de ces nouveaux espaces paysagers. Les nouveaux besoins dès 2016 pour ces prestations correspondent à l'équivalent d'un poste et 30'000 francs environ de frais liés. En effet, le type d'aménagement nécessitera un traitement particulier rendu assez délicat en fonction de la configuration et de la morphologie du terrain. La quantité importante d'arbres à entretenir chargera ainsi significativement le Service des parcs et promenades. Par contre, les prestations du Service de la voirie n'occasionneront pas d'augmentation sensible d'occupation du personnel. En effet, le traitement mécanisé des différents cheminements adaptés au passage des véhicules (balayage, déneigement, réparation mobilier urbain) sera absorbée dans l'organisation actuelle du service.

5. Information au quartier

Le Canton a mené depuis le début des travaux routiers une campagne d'information étroite auprès de la population et en particulier au niveau du quartier. Les aménagements présentés ici ont déjà fait l'objet de séances diverses auprès des habitants directement concernés. Le traitement de la tranchée couverte avec ses cheminements, les petites places de repos, a été présenté directement à l'Association de quartier qui en a apprécié le concept. Par ailleurs, dans le cadre des réflexions liées au plan directeur sectoriel de Serrières mené par le Service de l'aménagement urbain, les participants, lors de deux ateliers, ont développé l'idée de favoriser les activités de loisirs sur le secteur des rives. L'espace sport-loisirs ou le secteur de buvette saisonnière tel qu'illustré sur le plan annexé sont par exemple l'émanation des réflexions de ces ateliers participatifs, tout comme la volonté de prévoir une alimentation électrique ainsi qu'un point d'eau pour les différentes activités futures déjà précisés plus haut.

De plus, dans le cadre des portes ouvertes tenues au mois de novembre 2013, des plans illustrant les aménagements futurs ont été dévoilés à la population et ont suscité un intérêt positif de cette dernière. Les services communaux ou cantonaux présents ont pu répondre à satisfaction aux différentes questions.

Dans le cadre de la mise à l'enquête du nouveau parking PMI au nord de la route cantonale, différentes séances ont été tenues avec les habitants du quartier et en particulier ceux de la Cité Suchard. En effet, il s'agissait de prévoir les aménagements visant à limiter les nuisances du trafic généré par ce parking sur la route cantonale, au sud de la Cité Suchard. Il a ainsi été prévu de préserver les espaces nécessaires à la mise en place d'une paroi antibruit en cas de besoin et de prévoir un développement paysager de qualité. Dans ce contexte, le projet établi par la Ville et le Canton a même été adapté à la demande de la Cité Suchard, illustrant en cela la bonne collaboration entre les administrations et les citoyens.

Il est évident que le dialogue constructif instauré se poursuivra durant toute la phase des présents travaux avec des rencontres permettant d'expliquer les étapes d'avancement en particulier.

6. Conclusion

La finalisation du réseau routier national constitue une étape importante pour notre ville. Elle permettra de redonner un cadre de vie agréable à un quartier qui a marqué par son développement et son industrie l'histoire de notre cité.

Le tunnel, accompagné d'aménagements urbains de qualité, permettra de rétablir le lien avec le lac, compromis durant un demi-siècle. En outre, les équipements proposés dans le présent crédit tiennent compte des besoins de développement du quartier tant dans la mobilité que dans les activités potentielles d'habitat, économiques et de loisirs.

Cette demande de crédit que nous pouvons enfin vous présenter, contribuera grandement à la qualité de vie de ce secteur de la ville, tout en garantissant une mobilité de qualité à tous les usagers concernés, de l'automobiliste à l'adepte de la mobilité douce et des voies navigables. Nous soulignons également l'excellente collaboration établie depuis de nombreuses années avec tous les partenaires impliqués dans ce projet conséquent y compris les habitants de Serrières.

C'est dans cet esprit que nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, d'adopter le projet d'arrêté lié au présent rapport.

Neuchâtel, le 26 mai 2014

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Olivier Arni

Rémy Voirol

Annexe : plan de situation générale

Projet

Arrêté
concernant une demande de crédit pour divers aménagements de surface et équipements dans le cadre de la réalisation du tunnel à Serrières

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

Article premier.- Un montant de 3'931'000 francs TTC est accordé au Conseil communal pour les aménagements de surface et équipements dans le cadre de la réalisation du tunnel de Serrières.

Art. 2.- Le fonds des arbres sera utilisé à raison de 150'000 francs pour les aménagements paysagers.

Art. 3.- Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 5 %. Il sera pris en charge par la Section des Infrastructures et Energies.

Art. 4.- L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la construction du Mittelland.

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