



## **Réponse du Conseil communal à l'interpellation n° 14-610 du groupe PLR intitulée "Pourquoi pas un giratoire et un Littorail souterrains au centre-ville?"**

(Du 23 mars 2015)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

En date du 25 septembre 2014, le Groupe PLR, par M. Alexandre Brodard et consorts, a déposé l'interpellation intitulée "Pourquoi pas un giratoire et un Littorail souterrains au centre-ville?" dont le contenu valant également développement écrit, est le suivant :

*« L'avenir de la place Numa-Droz et de la circulation à cet endroit inquiète et constitue un problème auquel notre Ville aura à s'atteler rapidement, faute de quoi la situation risque de devenir insupportable au centre-ville. Le projet du Conseil communal de 2012 n'ayant pas passé la rampe des votations, il convient de remettre l'ouvrage sur le métier, en tenant compte évidemment des développements de futurs projets alentour.*

*A ce sujet, il est à présent connu que le Conseil communal envisage, au niveau de la place Alexis-Marie-Piaget, la construction d'un parking en sous-sol et l'implantation d'un grand magasin en surface.*

*Une telle réalisation aurait forcément un impact important sur le nombre de véhicules traversant la ville: la fluidité du trafic en pâtirait lourdement, et les objectifs louables de 2012 d'apporter un élan de modernité et de fraîcheur à la Ville en améliorant la convivialité de la zone et l'accessibilité au lac pour les piétons peut-être envolés à jamais.*

*Or, l'idée d'un autre projet des plus intéressants semble gentiment faire son chemin à proximité, malgré les difficultés qu'il rencontrera forcément vu la topographie des lieux. En effet, à en croire les propos du Conseiller d'Etat en charge des Transports relatés le 24.09.2014 par le quotidien de la place, un projet de prolongement de la ligne du Littorail vers l'est, soit du centre-ville de Neuchâtel jusqu'à l'Université (voire plus loin) devrait être soumis à Berne, afin d'assurer l'interface avec la gare de Neuchâtel, via le Fun'ambule.*

*Vu l'importance de l'enjeu et la coexistence de différents projets d'importance (parking souterrain, prolongement Littorail, etc.) et objectifs (fluidité du trafic, accessibilité au lac, sécurité etc.) à cet endroit, il est primordial de ne pas se tromper dans les choix à effectuer et de s'assurer que les projets et objectifs poursuivis soient intercompatibles et ne s'excluent pas l'un l'autre.*

*Vu la complexité de l'équation, il semble en outre légitime de se demander si le seul moyen de la résoudre ne serait pas de construire un giratoire souterrain sous l'actuel carrefour Numa-Droz/Poste, avec par exemple des sorties à la hauteur de la banque cantonale à l'ouest, du collège de la Promenade à l'est et de l'Hôtel communal au nord. Les problèmes de circulation seraient ainsi réglés, le lac véritablement rendu à la ville et à ses habitants, et le centre-ville amélioré sans comparaison possible.*

*Le groupe PLR s'inquiète de la situation et interpelle le Conseil communal pour lui demander des explications et des informations. Il lui serait en particulier gré de bien vouloir répondre aux interrogations suivantes :*

1) *Une étude de circulation a-t-elle été menée sur les effets de l'implantation d'un grand magasin et d'un parking en sous-sol à la place Alexis-Marie-Piaget? Si oui, quels en sont les résultats?*

2) *La Ville de Neuchâtel a-t-elle été consultée par le Conseil d'Etat concernant son intention de déposer un projet de prolongement du Littorail vers l'est? Les commissions concernées de la ville ont-elles été consultées? Ce projet, dont on ne parle pas dans le programme politique 2014-17, s'intègre-t-il dans la coordination des différents projets urbanistiques en cours?*

3) *Une étude de faisabilité et de circulation a-t-elle été menée concernant le prolongement du Littorail vers l'est, notamment s'il devait passer par la rue de la Place d'armes ? Si oui, quels en sont les résultats?*

4) *Une étude de faisabilité a-t-elle été menée concernant la construction d'un giratoire souterrain sous l'actuel carrefour Numa-Droz/Poste (à l'intersection des rues du 1er-mars, de la Place-d'armes et de l'Hôtel-de-ville), ou de tout autre moyen de faire passer la circulation en souterrain? Si oui, quels en sont les résultats et le prix estimé?*

5) *Si aucune étude n'a été menée dans ce sens, le Conseil communal estime-t-il un tel projet réalisable et à quel prix approximativement? Y rajouter une prolongation souterraine du Littorail serait-il envisageable? Le Conseil communal envisage-t-il de procéder à une étude de faisabilité et d'estimation des coûts d'un tel projet?*

6) *L'implantation d'un grand magasin et d'un parking en sous-sol à la place Alexis- Marie-Piaget est-elle compatible avec un prolongement du Littorail en surface, en souterrain, et avec la construction de l'entrée du tunnel d'un giratoire souterrain? »*

La présente réponse est apportée en application de l'article 57 du Règlement général de la Commune de Neuchâtel.

## 1. Introduction

L'interpellation pose plusieurs questions clé concernant la mobilité, l'accessibilité au centre-ville et l'attractivité de ce dernier. Elle interroge en particulier les conséquences, en matière de circulation au centre-ville, de la réalisation d'un grand magasin sur la place Alexis-Marie Piaget.

Ce projet, mis en discussion en 2014 lors du processus participatif *Centre et rives*, prévoit la création d'un parking souterrain en extension de celui du port. Il s'inscrit dans la volonté de notre Conseil, présentée dans le programme politique 2014-2017, de renforcer la vie commerciale du centre-ville, ainsi que sa vocation économique.

Cette démarche s'inscrit bien sûr dans une vision d'ensemble, qui vise à améliorer les liens entre la cité et son lac, en valorisant notamment la présence d'espaces publics de qualité.

La nécessité de veiller à la convivialité au centre-ville et la liaison avec le lac, tout en garantissant la vitalité économique du centre représente un défi que notre Conseil souhaite relever avec l'ensemble des acteurs, en particulier ceux du monde économique et les habitants. Il est convaincu que vitalité commerciale et qualité de vie ne sont pas incompatibles, dans l'optique d'une qualité de ville.

Une évolution a lieu en matière de mobilité, des modes de déplacements alternatifs à la voiture sont encouragés, sans que cela porte nécessairement atteinte à la dimension économique, bien au contraire. Un moyen comme le Littorail peut jouer un rôle significatif dans cette perspective.

Il s'agit de penser une mobilité mixte, qui envisage les différents modes de manière complémentaire et non en les opposant. Suffisamment d'exemples en Suisse et à l'étranger en font aujourd'hui la démonstration.

## 2. Contexte

En mars 2013, le projet de réaménagement de la place Numa-Droz soumis au vote populaire a été refusé par plus de 60% des votants. Ce résultat a nécessité une réflexion approfondie de la part de notre Conseil. Il fallait comprendre le sens et l'ampleur de ce non.

L'analyse a permis de mettre en évidence plusieurs éléments parmi lesquels la nécessité d'associer davantage la population à la réflexion concernant les projets de réaménagements d'espaces publics et les questions liées à la mobilité. La décision a ainsi été prise de lancer un large processus participatif.

La première étape de celui-ci s'est déroulée de mars à septembre 2014 et a pris fin le 10 décembre avec une soirée de restitution des résultats.

Les ateliers ont pris en compte deux secteurs, les Jeunes-Rives, d'une part, et le secteur Port-Piaget, constitué du port, de la place du Port et de la place A.-M. Piaget d'autre part. Les résultats complets du processus se trouvent sur le site [www.centre-et-rives.ch](http://www.centre-et-rives.ch).

La seconde étape se déroulera en 2015/2016 et concernera le secteur Pury/Numa-Droz/Gare, englobant la place Pury, la place Numa-Droz, la rue du Seyon, la rue de l'Ecluse, l'avenue de la Gare et la Gare.

L'objectif de cette démarche participative est de construire avec les participants, principalement composés d'acteurs concernés par la mobilité, une vision partagée des enjeux et objectifs de mobilité, accessibilité et stationnement, ainsi que des réaménagements d'espaces publics. Il s'agit de présenter la vision du Conseil communal et les projets actuellement en développement au sein de l'administration. L'objectif est également de récolter des informations sur ce qui, aux yeux des participants, fonctionne bien dans ces secteurs, ne fonctionne pas et sur les besoins des différents usagers.

La finalité est de consolider une vision de la ville à moyen terme, ainsi que les principes directeurs permettant de développer les projets.

Bien que cela ne soit pas directement lié à la présente interpellation, nous vous informons que notre Ville s'engage par ailleurs au côté du Canton et des Communes de Peseux et de Corcelles-Cormondèche pour résoudre les problèmes de circulation en relation avec la problématique de la traversée de Peseux jusqu'au carrefour de Vauseyon. Une étude, financée paritairement entre l'Etat et les Communes concernées, a été récemment octroyée à un bureau spécialisé pour définir des mesures permettant d'améliorer la mobilité dans ce secteur. C'est aussi un enjeu prioritaire pour le développement de l'agglomération neuchâteloise.

### 3. Evolution de la mobilité

Suite à l'augmentation ininterrompue du nombre de voitures depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la question de son usage en ville et de la place qui lui est réservée s'est posée et se pose de manière toujours plus accrue aux autorités, élus et habitants des villes et agglomérations de Suisse et d'Europe.

Si dans les trente glorieuses la dynamique a été d'adapter la ville à la voiture, d'élargir les routes et d'en construire de nouvelles pour faire face au trafic en augmentation tout en reléguant piétons et cyclistes sur des espaces toujours plus restreints, il n'en va plus de même aujourd'hui, et ceci depuis les années quatre-vingt déjà.

Les Pays-Bas et l'Allemagne ont joué un rôle pionnier dans la modération de la circulation (réduction du nombre de véhicules et diminution de la vitesse limite), pour apporter un nouvel élan aux villes, ramener dans les villes une qualité de vie qui avait été perdue - ce qui avait conduit à l'exode vers la campagne - et valoriser les espaces publics urbains.

Des expériences de rues calmées ont été faites, des quartiers sont passés en zone 30, puis des villes entières, petites, mais également étendues, comme Brême, Hambourg et Berlin.

En France, Grenoble joue un rôle pionnier depuis 1985 où elle a utilisé le tram pour libérer des rues de tout trafic automobile. En 1991, Nantes a introduit le tram sur le grand boulevard du Cours des 50 otages et ramené les huit voies de circulation à deux. En 1992, Strasbourg a supprimé le transit de 50'000 véhicules par jour sur l'axe nord-sud qui traversait la ville pour faire place à sa première ligne de tram au centre. Plus récemment, en 2014, la Ville de Besançon a inauguré son nouveau tram ainsi que les espaces publics revalorisés en lien avec son tracé, qui ont pour effet d'apaiser la ville et d'améliorer son image. Ce qui est intéressant dans cet exemple, ce sont les coûts particulièrement réduits de 17 millions d'euros par kilomètre, des coûts qui englobent le tram et le réaménagement des espaces publics.

En Italie, la ville de Ferrara joue un rôle pionnier depuis la fin des années soixante où elle a instauré une Zone à Trafic Limité (ZTL) au

centre-ville, afin de pacifier celui-ci et de relancer l'activité touristique : accès du centre interdit au trafic motorisé, à l'exception d'un certain nombre d'ayants droit qui représentent dix à vingt pour cent de la circulation totale (habitants, livreurs, artisans, personnes à mobilité réduite, clients des hôtels, livreurs, divers services publics, etc). Une mesure qui crée l'intérêt et fait des émules aujourd'hui.

En Suisse, la liste des réaménagements d'espaces publics dans les centres-villes en faveur des piétons, des cyclistes et des transports publics s'allonge au fil des ans.

En 1979, la Ville de Neuchâtel a, elle aussi, joué un rôle pionnier au niveau du canton et donné un nouveau souffle à la ville en transformant le cœur historique de la cité en zone piétonne. A partir de 1990, des zones 30 ont été instaurées dans les quartiers d'habitation et une politique de stationnement a commencé d'être mise en place à partir de 2002.

La perspective des quarante ans de la zone piétonne en 2019, le projet de réaménagement des Jeunes-Rives, celui du port et de la place du Port, ainsi que l'implantation d'un grand magasin à proximité du centre, sont autant de projets qui doivent nous inciter à poursuivre la dynamique initiée, les réflexions et les innovations en matière de mobilité et de qualité de vie en ville, afin de rendre le centre-ville encore plus vivant et accueillant.

Il s'agit de conserver l'accessibilité de la ville aux voitures pour les habitants et les clients des commerces, tout en privilégiant au centre des modes de déplacement plus adaptés.

Il est intéressant de constater que les participants aux ateliers du processus participatif Centre et rives ont manifesté le souhait d'une meilleure prise en compte des piétons, d'une amélioration des traversées piétonnes entre le centre-ville, la place Alexis-Marie Piaget et le port, et d'un développement des espaces piétonniers. Ils se sont aussi montrés favorables à une maîtrise des trajets automobiles au et vers le centre-ville et soutiennent l'encouragement de modes alternatifs à la voiture (transports publics, marche, vélo, auto-partage, etc.). Ces demandes vont dans le sens souhaité par la Ville et rejoignent les aspirations qui se développent toujours davantage en Suisse et en Europe.

Face à la nécessité de repenser la mobilité en ville, le constat de

Frédéric Héran<sup>1</sup>, Maître de conférence en économie à l'Université de Lille en France, est encourageant et il devrait nous amener à relativiser l'impact des mesures prises pour freiner le trafic automobile sur la durée des temps de parcours et à en apprécier les effets positifs: « Le bilan des politiques de modération de la circulation est toujours très positif : forte baisse des accidents les plus graves (20-30%), baisse sensible des nuisances, report modal de la voiture vers les autres modes et surtout vers le vélo. Seul bémol, les automobilistes perdent un peu de temps, mais beaucoup moins qu'ils ne le craignaient au départ : bien que la vitesse limite passe de 50 à 30km/h, soit une baisse de 40%, la vitesse moyenne recule seulement d'environ 10% à l'heure creuse et encore moins à l'heure de pointe ».

#### **4. Réalisation de giratoires souterrains**

##### **Wankdorf**

Le secteur du Wankdorf constitue le pôle de développement (PDE) le plus important du canton de Berne.

Il englobe notamment le stade de Suisse et son centre commercial, le centre d'exposition et le site de l'arsenal (nouveau centre administratif de la Confédération). A la fin des années nonante, l'ancienne place du Wankdorf ne pouvait absorber l'accroissement considérable du trafic dû à la concentration des activités sur le site. Le trafic s'élevait à 65'000 véhicules par jour. Les bus étaient pris dans les embouteillages. Les piétons avaient 6 voies à traverser plus la voie bus et des temps d'attente à trois feux. Le projet a été lancé en 2000.

Parmi les objectifs, il y avait la volonté de protéger les rues de quartier et d'utiliser au mieux l'autoroute. En 2005, le pôle de développement comptait quelque 2'600 habitants et 17'000 emplois. Il est conçu pour en accueillir respectivement jusqu'à 3'000 et 25'000. En 2007, un crédit d'environ 100 millions de francs a été accordé par le Grand Conseil pour réaménager complètement le carrefour, créer un giratoire souterrain pour les véhicules qui souhaitent bifurquer (les

---

<sup>1</sup> Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette, une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Ed. La Découverte, Paris, 2014



autres continuent à circuler en surface) et prolonger le tram. A fin 2012, un giratoire souterrain a été inauguré. La mise en service de ce rond-point souterrain à deux voies de circulation (50m de diamètre) et d'une liaison de tram en surface permet d'avoir plus d'espaces pour résoudre les besoins croissants en transports publics. Les prescriptions bernoises en matière de mobilité sont en effet strictes : le trafic routier ne peut représenter que 40% de l'augmentation de la mobilité, et 30% seulement aux abords des gares.

Des mesures soigneusement coordonnées contribuent à un effet global positif. Parmi celles-ci le concept d'exploitation, allié à un système de dosage du trafic, empêche toute congestion le long des allmends et les détours par les rues de quartier. La priorité est donnée à l'autoroute et aux transports publics.

Avant et après la mise en service du giratoire, les charges de trafic en surface ont diminué mais, comme on peut le constater, elles restent non négligeables :

<b>CHARGE DE TRAFIC</b>	<b>2005</b>	<b>2013</b>
Trafic routier sur la place	65'000 véhicule par jour	45'000
Délestage par l'A1	–	20'000
Tram	–	20 trams par heure
Bus	3 lignes de bus	3 lignes de bus
Trafic cycliste	–	pas de statistique





## Fribourg

En octobre 2014, le pont de la Poya, assorti d'une tranchée qui mène à un giratoire souterrain, a été inauguré à Fribourg. Ce giratoire à deux voies, qui fait 32 mètres de diamètre, a été réalisé en souterrain du fait qu'au fil des ans, le secteur s'est fortement construit, concentrant tous les grands générateurs de trafic de la ville : grandes installations sportives (patinoire, football), salles polyvalentes, etc. Les deux trémies d'accès font 100 mètres de long et les galeries souterraines quelque 500 mètres. Les coûts se sont élevés pour les trémies, le giratoire et les galeries à 48 millions de francs. Les travaux ont duré trois ans. Il a fallu déplacer toutes les canalisations souterraines. Le trafic qui passe en souterrain est de 22'000 véhicules par jour. En surface il est estimé à 4'000 véhicules par jour.



## Analyse

Par rapport à l'idée de construire un giratoire sous la place Numa-Droz, on voit d'emblée que la configuration du centre de Neuchâtel n'est comparable ni à celle de Fribourg, ni à celle de Wankdorf où des terrains vierges autour de l'ancien carrefour ont permis d'augmenter l'emprise au sol des infrastructures routières. Au centre de Neuchâtel, l'espace nécessaire pour accueillir les trémies d'entrée et de sortie fait défaut. Il ne faut pas non plus négliger l'impact visuel de telles infrastructures routières.

Nous considérons que la priorité doit être donnée au projet de prolongement du tram. Comme les villes de Nantes, Strasbourg et Besançon le montrent avec succès, la voie à privilégier pour libérer le centre-ville d'un excès de trafic automobile est à chercher du côté du développement des transports publics urbains, et notamment du tram.

A Neuchâtel, quatre phénomènes expliquent les charges de trafic actuelles sur le carrefour Numa-Droz :

- la configuration du réseau routier qui n'offre que peu d'alternatives, par exemple en provenance de l'ouest à destination de la gare (impossibilité d'emprunter le tunnel de Prébarreau), de la gare en direction de l'est (sens unique sur Crêt-Taconnet) ou encore du nord et nord-ouest en direction du centre-ville et du lac. De plus, l'accès aux faubourgs en provenance de l'est ne peut, lui aussi, se faire que par Numa-Droz ;
- le transit, sans aucun intérêt pour les commerces ;
- la présence de nombreuses places de stationnement dans et autour du centre-ville (nous rappelons qu'en termes de places par mètre carré, l'offre en places publiques au centre n'est pas loin du double de la Ville de Zurich) ;
- le trafic pendulaire qui charge le réseau à des moments précis de la journée.

Les tunnels doivent être considérés comme le contournement du centre-ville de Neuchâtel. Cette option est insuffisamment utilisée aujourd'hui, d'où une certaine surcharge de transit à travers la place Numa-Droz, durant les périodes de pointe en particulier.

Une part significative de trafic au centre-ville provient par ailleurs de la recherche de places de stationnement en surface, alors que les parkings en ouvrage affichent très rarement complets. Pour supprimer ce trafic qui n'est d'aucune utilité, il s'agirait donc de prendre des mesures de tarification du stationnement en surface pour encourager les automobilistes à se rendre immédiatement dans les parkings. Nous travaillons dans ce sens actuellement, en collaboration avec les commerçants. La 3<sup>ème</sup> étape du Plan de stationnement prévoit d'ailleurs, de « coordonner les conditions de stationnement sur voirie avec les parkings publics en ouvrage afin de limiter la concurrence et d'inciter les visiteurs à se parquer dans les parkings en ouvrage ».<sup>2</sup>

## 5. Réponses aux questions

*1. Une étude de circulation a-t-elle été menée sur les effets de l'implantation d'un grand magasin et d'un parking en sous-sol à la place Alexis-Marie-Piaget? Si oui, quels en sont les résultats?*

Une étude de faisabilité du grand magasin concernant les aspects d'implantation, volume, circulation et environnement a été menée.

Les conclusions de cette étude ont permis de mettre en évidence les éléments sensibles qui devront être étudiés de manière plus approfondie dans le cadre du crédit d'étude de projet. Du point de vue du trafic, un ensemble de mesures devront être étudiées et mises en place. Quant à la nécessité d'assainir les immissions de bruit pour respecter les normes de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) d'ici 2018, des mesures devront également être prises.

*2. La Ville de Neuchâtel a-t-elle été consultée par le Conseil d'Etat concernant son intention de déposer un projet de prolongement du Littorail vers l'est? Les commissions concernées de la ville ont-*

---

<sup>2</sup> Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la 3<sup>ème</sup> étape du plan de stationnement du 13 mars 2006 (voir notamment le point 4.2.2, le Principe 8 et l'Art. 5 de l'Arrêté).

*elles été consultées? Ce projet, dont on ne parle pas dans le programme politique 2014-17, s'intègre-t-il dans la coordination des différents projets urbanistiques en cours?*

Oui, la Ville a été consultée par le Conseil d'Etat concernant le dépôt auprès de la Confédération d'une intention de prolongement du Littorail vers l'est. Ce projet fait partie du Programme de développement stratégique (PRODES) pour lequel les décisions seront prises en 2019 pour une réalisation à l'horizon 2030. Il n'était effectivement pas prévu dans le programme politique 2014-2017 de la Ville. A partir de maintenant, il devra être intégré dans les différents projets urbanistiques en cours. Notre Conseil est d'avis qu'une prolongation du littorail devrait se faire jusqu'à Saint-Blaise, de manière à irriguer le littoral neuchâtelois *d'ouest en est* et de permettre un accès amélioré à la gare.

*3. Une étude de faisabilité et de circulation a-t-elle été menée concernant le prolongement du Littorail vers l'est, notamment s'il devait passer par la rue de la Place d'armes ? Si oui, quels en sont les résultats?*

Le dépôt de l'intention de prolonger le Littorail a été fait auprès de la Confédération à fin 2014. Les études de projets seront réalisées ultérieurement.

*4. Une étude de faisabilité a-t-elle été menée concernant la construction d'un giratoire souterrain sous l'actuel carrefour Numa-Droz/Poste (à l'intersection des rues du 1er-mars, de la Place-d'armes et de l'Hôtel-de-ville), ou de tout autre moyen de faire passer la circulation en souterrain? Si oui, quels en sont les résultats et le prix estimé?*

Aucune étude de faisabilité d'un giratoire sous l'actuel carrefour Numa-Droz n'a été réalisée. Selon notre estimation, il faudrait compter quelque 800 mètres de tunnel entre la BCN et le collège de la Promenade et un tronçon sur la rue de l'Hôtel-de-Ville. Les

tranchées d'accès créeraient des coupures supplémentaires et infranchissables entre le centre-ville et les rives.

5. *Si aucune étude n'a été menée dans ce sens, le Conseil communal estime-t-il un tel projet réalisable et à quel prix approximativement? Y rajouter une prolongation souterraine du Littorail serait-il envisageable? Le Conseil communal envisage-t-il de procéder à une étude de faisabilité et d'estimation des coûts d'un tel projet?*

Les coûts sont évalués à plus de 60 millions de francs, soit bien plus que le prolongement du Littorail en surface jusqu'à la Maladière, dont les coûts étaient de l'ordre de 35 millions de francs (estimation 2005), matériel roulant y compris.

Lors du processus participatif, cette question de giratoire souterrain, comme d'ailleurs celle de traversées piétonnes en passerelle ou en souterrain, a été posée. Après explication des spécialistes, ces propositions ont été abandonnées au profit d'aménagements favorisant la mixité des usagers en surface.

La question du réaménagement du carrefour Numa-Droz sera reprise dans le cadre des ateliers participatifs 2015-2016 qui engloberont également la place Pury et le secteur de la gare.

6. *L'implantation d'un grand magasin et d'un parking en sous-sol à la place Alexis- Marie-Piaget est-elle compatible avec un prolongement du Littorail en surface, en souterrain, et avec la construction de l'entrée du tunnel d'un giratoire souterrain? »*

Notre Conseil estime que la question posée par les interpellateurs est pertinente. Cependant, il estime qu'un tel projet ne résoudrait pas tous les problèmes de circulation et qu'il pose même un certain nombre de difficultés:

- un des effets pervers d'un giratoire souterrain pourrait être d'encourager le trafic de transit à continuer de passer par le



centre, alors que l'exécutif souhaite diriger celui-ci vers les tunnels autoroutiers existants ;

- l'espace nécessaire à la réalisation des trémies d'entrée et de sortie, tout en garantissant le passage d'une partie du trafic en surface, fait défaut au centre-ville. Les transports publics doivent, en effet, pouvoir continuer de circuler en surface, pour des questions d'accessibilité ;
- les trémies réduiraient encore l'espace à disposition des traversées piétonnes, ce qui est en contradiction avec la volonté d'améliorer celles-ci et de renforcer la relation entre la ville et le lac ;
- sous la place Numa-Droz se situent de nombreuses infrastructures techniques, en particulier les canalisations qui amènent les eaux usées à la Step. Leur déplacement constituerait un défi technique (déclivité, pompage) important aux coûts exorbitants.
- les problèmes techniques et les coûts d'une telle réalisation seraient disproportionnés par rapport aux bénéfices attendus.

Face à ce constat, notre Conseil n'a pas l'intention d'engager des frais d'étude de faisabilité pour un tel projet. Comme nous l'avons déjà dit, le projet à privilégier est pour nous le prolongement du Littorail en surface en direction de l'est.

L'implantation d'un grand magasin avec parking souterrain est a priori compatible avec le prolongement du Littorail en surface. Par contre, un tunnel pour les voitures et/ou le Littorail serait difficilement compatible avec une connexion souterraine entre les deux parkings à chaque étage. Ou alors le tunnel devrait être construit plus en profondeur, sous les connexions entre les parkings, ce qui augmenterait les coûts de réalisation.

## 6. Conclusion

Nous estimons que la question générale des interpellateurs, concernant la création d'un giratoire souterrain à la place Numa-Droz, est pertinente. Cependant, les réponses apportées ci-dessus montrent bien que l'aménagement de l'espace public dans les villes moyennes, voire grandes, ne se fait plus par des ouvrages de génie civil souterrains ou en hauteur.

En effet, au lieu de rendre l'espace public aux citoyens, ce type d'aménagements ne fait que rajouter de la complexité, dédoubler les infrastructures sur plusieurs niveaux, sans forcément résoudre les problèmes à régler.

Les deux contre-exemples mentionnés ci-dessus (Berne, Fribourg), s'inscrivent dans des circonstances particulières : elles sont toutes deux en dehors du centre-ville et pour Fribourg en lien avec des routes de contournement (pont de la Poya), pour Wankdorf avec des installations génératrices de trafic (stade de Suisse et site d'exposition à Berne), proches des infrastructures autoroutières.

Les participants aux ateliers du processus participatif *Centre et rives* ont bien compris cette problématique, puisque les propositions initiales de passages dénivelés n'ont finalement pas été retenues par les participants.

L'objectif est bien d'aller dans le sens d'un partage de l'espace public dans les villes, et non plus dans celui de la ségrégation des différents modes de transport. Par ailleurs, le coût d'une telle infrastructure serait difficilement supportable, sans devoir renoncer à d'autres investissements importants pour la Ville.

Notre Autorité est confortée dans sa volonté de revaloriser les espaces publics afin de renforcer l'attractivité de la ville en général et de son centre en particulier, tout en garantissant une bonne accessibilité pour l'ensemble des moyens de transport.



Les réflexions à ce sujet vont se poursuivre dans le cadre de la démarche participative menée en 2015 sur le secteur Pury / Numa-Droz / Gare.

C'est dans cet esprit que nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de prendre acte de la présente réponse à l'interpellation 14-610.

Neuchâtel, le 23 mars 2015

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

La présidente,

Le chancelier,

Christine Gaillard

Rémy Voirol