



**Rapport du Conseil communal  
au Conseil général concernant  
une demande de crédit d'étude  
pour la phase de projet  
de réaménagement des Jeunes-Rives**

(Du 29 mai 2017)

Madame la Présidente,

Mesdames, Messieurs,

Avec ce rapport de demande de crédit, l'avant-projet Ring de réaménagement des Jeunes-Rives, espace de plus de huit hectares<sup>1</sup> magnifiquement situé entre la ville et le lac, va entrer dans la dernière phase d'étude avant sa réalisation. Le but est d'aménager au bord de l'eau un grand parc urbain solaire appelé à devenir un lieu de référence de la ville de Neuchâtel, voire de l'agglomération. Nous souhaitons en effet que cet espace public puisse également concrétiser l'engagement de notre Ville en faveur de l'énergie solaire, en intégrant cette thématique de manière transversale dans le développement du projet et ceci, en collaboration avec les acteurs et centres de recherche présents sur notre territoire, dont le CSEM.

---

<sup>1</sup> Un hectare équivaut à 10'000m<sup>2</sup>

Le 1<sup>er</sup> octobre 2011, votre Conseil acceptait un crédit d'étude de 620'000 francs pour la phase d'avant-projet. Cette phase d'étude s'est achevée à fin 2012.

En mars 2013, le refus du projet de réaménagement du carrefour Numa-Droz par plus de 60% des votants a nécessité une réflexion sur le sens et l'ampleur de ce non, dix ans après le refus populaire concernant l'aménagement des Jeunes-Rives. L'analyse a permis de mettre en évidence plusieurs éléments dont la nécessité d'associer la population à la réflexion concernant les projets de réaménagements d'espaces publics. La décision a alors été prise de lancer un large processus participatif, la démarche « Centre et Rives », qui s'est déroulé de mars à septembre 2014 avec une soirée de restitution des résultats, le 10 décembre 2014<sup>2</sup>.

Ensuite, avant de venir devant votre Autorité avec la présente demande de crédit, notre Conseil a souhaité une expertise du sol des Jeunes-Rives afin d'éviter de se trouver de manière inattendue face à une problématique de pollution du sol inhérente aux terrains issus des remblais du milieu du XX<sup>ème</sup> siècle ou due à des activités polluantes sur le site, comme cela a été le cas pour le CPLN. Il s'agissait d'une mesure de précaution. Il fallait analyser le site pour connaître la situation des Jeunes-Rives et évaluer les éventuels impacts sur les coûts d'assainissement, voire sur le projet. C'est avec soulagement que nous avons pris connaissance des résultats des analyses qui font état d'une situation qui n'est pas inquiétante (cf. §11.2).

Aujourd'hui, non seulement l'avant-projet Ring est mûr, mais sa contextualisation a également beaucoup évolué. Le secteur des rives urbaines, dans lequel le projet s'inscrit, qui s'étend du port du Nid-du-Crô au hangar de transN à la baie de l'Evole, est en pleine évolution et mis en valeur grâce au nouveau Plan directeur sectoriel des rives (cf. § 4.1).

L'atout principal des rives urbaines est d'avoir un très bon potentiel d'accueil tant pour les loisirs et la détente que la culture, le tourisme et l'économie. Elles sont aussi bien connectées aux transports publics et équipées en offre de stationnement. La stratégie mobilité 2030 et le projet de prolongement du Littorail vers l'est renforcent encore cette accessibilité en transports publics. Ce projet a été déposé auprès de la Confédération et Les Chambres se prononceront à ce sujet en 2019. À moyen terme, le site du hangar transN peut induire un développement

---

<sup>2</sup> [www.demarcheparticipative-ne.ch/jeunes-rives](http://www.demarcheparticipative-ne.ch/jeunes-rives)

économique, culturel et touristique important pour tout le canton et même pour son positionnement à l'égard des autres cantons.

Notre Conseil entend soutenir activement la requalification de ce site, convaincu de son potentiel qui peut permettre de valoriser les atouts de toutes les régions du Canton et être un projet fédérateur.

La phase d'étude d'avant-projet Ring s'achève avec le présent rapport. Alors que le concours Europan 10 avait proposé un concept, cette phase a permis d'approfondir la réflexion, de préciser peu à peu le réaménagement complet du site et les nouvelles infrastructures qui viendront y prendre place, d'analyser de manière approfondie diverses problématiques et de faire des propositions. C'est un processus itératif<sup>3</sup> qui a été choisi, ce qui permet de s'appuyer sur une démarche de concertation et de recherche de consensus.

Le but de ce rapport est d'informer votre Autorité du contenu de l'avant-projet Ring, de solliciter votre accord concernant les options proposées et de solliciter une demande de crédit de 1'500'000 francs pour la phase d'étude de projet. Ce crédit permettra de finaliser le projet avant de revenir devant votre Autorité avec une demande de crédit de réalisation.

Depuis Expo.02, le secteur des Jeunes-Rives est dans l'attente d'une valorisation définitive. Le refus en votation populaire du projet de 2003 a été suivi d'une longue phase de planification des rives, peu visible pour les citoyens. Aujourd'hui, les propositions sont mûres et c'est un projet de qualité que nous vous soumettons, dont nous sommes convaincus qu'il correspond aux attentes des habitants et renforce l'image positive de la ville, tout en valorisant le secteur des rives urbaines et ses liens étroits avec le centre-ville.

## **1. Valorisation des espaces publics**

Pour notre Conseil, la valorisation des espaces publics constitue un enjeu essentiel car ceux-ci « *participent de manière déterminante à l'image de la ville. Il en va de la qualité de vie et de la cohésion sociale ainsi que de l'attractivité économique de la ville* » (Programme politique 2014-2017, point 2.2).

Cet enjeu qualitatif reste plus que jamais d'actualité vu l'attachement des habitants aux rives du lac et au regain d'intérêt pour l'aménagement

---

<sup>3</sup> Processus itératif : qui permet des optimisations successives en fonction du résultat des études et des consultations

d'espaces publics de qualité. Depuis le début des années 90, une nouvelle tendance s'affirme en effet dans le domaine de l'habitat et de la mobilité. Cette tendance a été renforcée en 2013 avec l'acceptation de la nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en faveur de la densification à l'intérieur des zones urbaines, laquelle ne peut se faire qu'avec la mise en valeur des espaces publics. Les parcs constituent des espaces précieux : secteurs de verdure qui jouent le rôle de poumons urbains, ils se prêtent particulièrement bien aux loisirs et à la détente, ainsi qu'à la rencontre et à la convivialité.

Le secteur concerné par le projet (qui va du Port aux patinoires jusqu'à la limite des quais du XIX<sup>ème</sup> siècle) est aujourd'hui morcelé : il est partiellement occupé par un parking qui n'a pas sa place en un lieu aussi privilégié, la vue sur le lac est masquée par des obstacles, la plage est exiguë.

La création de ce grand parc a pour but d'offrir au secteur une nouvelle identité forte par la qualité de son aménagement et de ses infrastructures, de relier les pôles mal connectés entre eux de la vieille-ville et de l'Université, de créer une relation forte entre la ville et l'eau, de développer la plage. Au fil des saisons, le parc doit répondre aux multiples besoins de l'ensemble de la population (familles, enfants, adultes, jeunes, personnes âgées).

## **2. Gouvernance**

Le projet est mené par un Comité de pilotage (Copil) présidé par la Direction de l'urbanisme. Il comprend l'architecte-urbaniste communal et l'architecte communal adjoint, l'aménagiste cantonal, le Réseau urbain neuchâtelois (RUN), l'Université de Neuchâtel, Tourisme neuchâtelois, l'architecte cantonal et, dès 2017, le chef du Service des parcs et promenades.

Le Groupe de travail technique (GT), comprend l'ensemble des services communaux concernés. Il a participé activement au développement de l'étude d'avant-projet.

Dans le cadre du processus participatif, le Copil et le GT ont tous deux participé à l'évaluation des suggestions faites dans les questionnaires qui représentaient des éléments nouveaux n'ayant pas été pris en compte dans l'avant-projet Ring.

Durant la phase d'étude de projet, le Copil et le GT poursuivront leur travail de suivi.

### 3. Processus<sup>4</sup>

En janvier 2010, les résultats du concours European 10 ont été rendus publics. Pour le site des Jeunes-Rives, le lauréat était le bureau frundgallina avec son projet Ring. Le concept a été présenté par les architectes à la Commission des ports et rives en mars 2010.



*Figure 1 : Le projet Ring au stade du concours, incluant Unilac et Touring*

Le concours European étant un concours d'idées, il était nécessaire d'affiner le concept Ring en passant par deux niveaux d'étude successifs, avant d'arriver à la phase de réalisation.

- La phase **d'avant-projet** est la phase de choix fondamentaux concernant l'implantation et le volume des bâtiments, les aménagements des espaces publics et des infrastructures ainsi que le stationnement. La demande de crédit pour cette phase d'étude a été acceptée par votre Autorité le 31 octobre 2011. Les résultats vous sont présentés dans le présent rapport.
- La phase **de projet** représente la phase de mise en forme architecturale, constructive, technique et financière. La demande de crédit pour la phase d'étude de projet fait l'objet du présent rapport.

---

<sup>4</sup> De plus amples renseignements sur le réaménagement des Jeunes-Rives sont à disposition dans les documents suivants : rapport d'information 08-022 du 17.10.2008 concernant la participation de la Ville au concours European 10 ; rapport 09-003 du 16.02.2009 concernant des réaménagements provisoires et réversibles sur les Jeunes-Rives ; rapport 11-025 du 12.09.2011 concernant une demande de crédit d'études pour la phase d'avant-projet de réaménagement des Jeunes-Rives.

- La phase **de réalisation** englobe les procédures de permis de construire, les appels d'offres, la construction des ouvrages et l'aménagement des espaces publics. La demande de crédit de réalisation du projet vous sera présentée en principe en 2019.

## 4. Planification territoriale

### 4.1. Plan directeur sectoriel « Le lac et ses rives »

La rive est la principale respiration d'une ville qui ne cesse de se densifier. Cet espace privilégié permet de contrebalancer la pression de la construction et d'améliorer la qualité de vie urbaine. C'est une carte de visite exceptionnelle pour une ville.

Le Plan et règlement d'aménagement communal (PRAC) de 1998 prévoit l'élaboration d'un Plan directeur sectoriel (PDS) pour les rives, afin d'assurer un développement cohérent de celles-ci et de coordonner les différents projets. Ce PDS, dont l'élaboration est de la compétence de notre Conseil, est terminé et en phase d'approbation auprès du Canton. Il s'agit d'un outil de planification qui permet de maintenir un cap et de donner une orientation aux rives pour les quinze prochaines années. (cf. annexe 1)

Trois lignes directrices permettent de valoriser les potentiels de la rive : qualifier les espaces ouverts, assurer les continuités longitudinales ainsi que les continuités transversales. Relevons que la Commission des ports et rives a étroitement été associée au processus, en particulier dans la phase d'établissement des objectifs.

Deux qualités de rive se distinguent à Neuchâtel : la rive urbaine (cf. Figure 2), qui s'étend de la baie de l'Évole à l'Université en passant par le centre historique (à mettre en relation avec la notion de « *Grand-centre* » du rapport du 5 mai 2014<sup>5</sup>), et la rive paysagère, moins densément construite.

Le but du PDS est de développer une vision globale et cohérente de la rive et des diverses activités qui doivent s'y développer, en respectant la complémentarité des différents secteurs. Situé dans le secteur des rives urbaines, les Jeunes-Rives et l'avant-projet Ring s'inscrivent dans la cohérence de cette planification.

---

<sup>5</sup> Rapport 14-011 du Conseil communal au Conseil général relatif à la valorisation et au développement stratégique du centre-ville de Neuchâtel

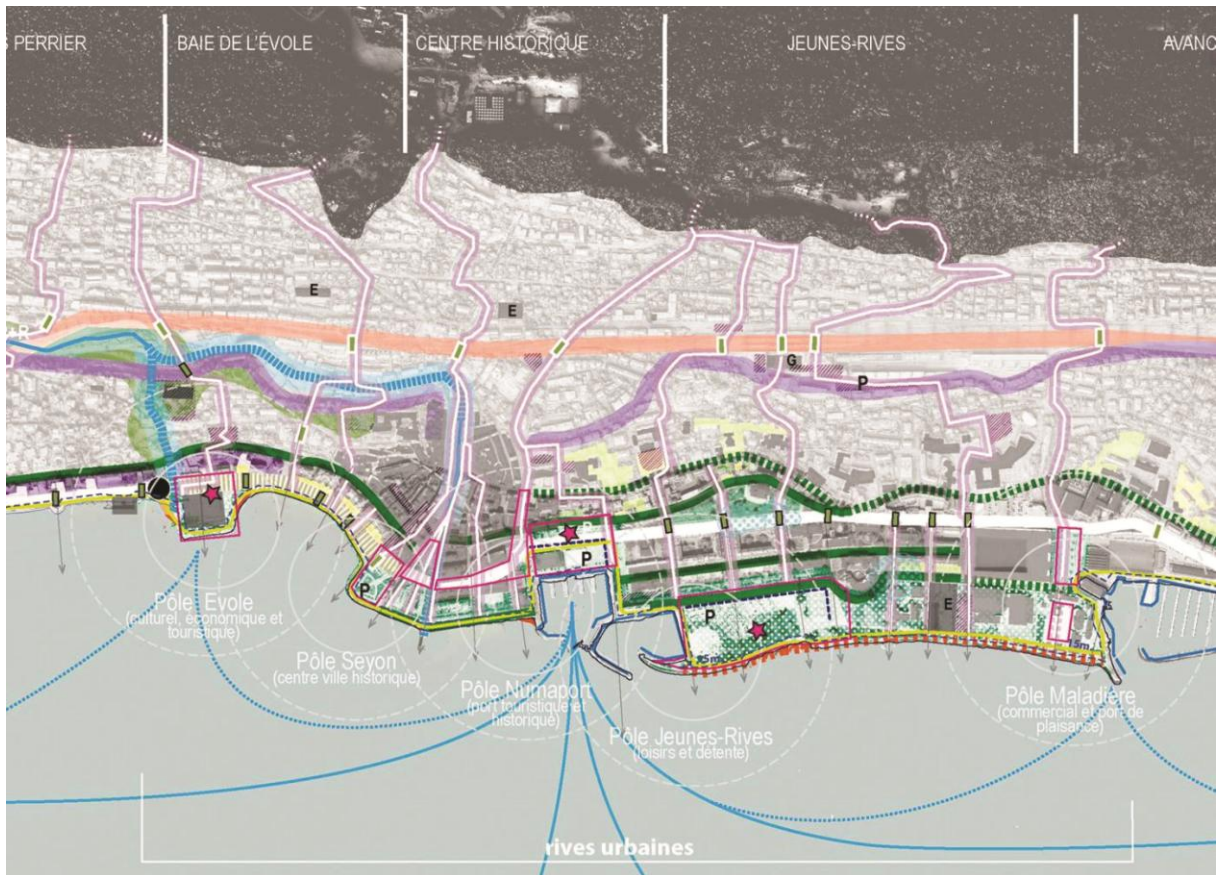


Figure 2 : extrait du PDS, zoom sur les « Rives urbaines »

## 5. Projets connexes

### 5.1. Pôle de formation et de développement

Neuchâtel dispose d'un pôle de formation important et qui est encore en croissance, développé ces vingt dernières années en lien avec l'Université de Neuchâtel.

Cela a commencé par la décentralisation de l'Office fédéral de la statistique (OFS) de Berne à Neuchâtel et la construction du bâtiment mis en fonction en 1998.

Dans le cadre de la planification en 2003 du bâtiment dédié au Conservatoire de musique de Neuchâtel (CMN) et à la Haute école de gestion (HEG), les questions liées à la liaison entre la gare CFF et Unimail nous ont permis de l'améliorer par la construction de la passerelle du Millénaire en 2011.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'Institut de Microtechnique (IMT) de l'Université de Neuchâtel a rejoint l'EPFL. Si la première étape a consisté en l'intégration de structures existantes, c'est bien une

expansion qui a été décidée. Ainsi l'IMT s'est agrandi, avec l'objectif de l'EPFL d'y implanter douze chaires à terme, la volonté étant de développer l'antenne neuchâteloise de l'EPFL dans le « green manufacturing » et de conserver sa vocation de valorisation et de relation avec l'industrie. Ce projet s'est concrétisé par la construction de Microcity.

Cela a constitué une étape capitale pour le développement du Pôle de la microtechnique national et international à Neuchâtel. Cette exceptionnelle concentration de savoirs et de compétences est au service de l'économie neuchâteloise et régionale. D'envergure, ce pôle est porteur d'avenir pour la commune et le canton. Il permet de contribuer encore davantage à leur rayonnement. Le projet contribue par ailleurs à renforcer le réseau des pôles de recherche et de formation, HE-Arc, Unimail et Unilac, actuellement en plein essor à Neuchâtel.

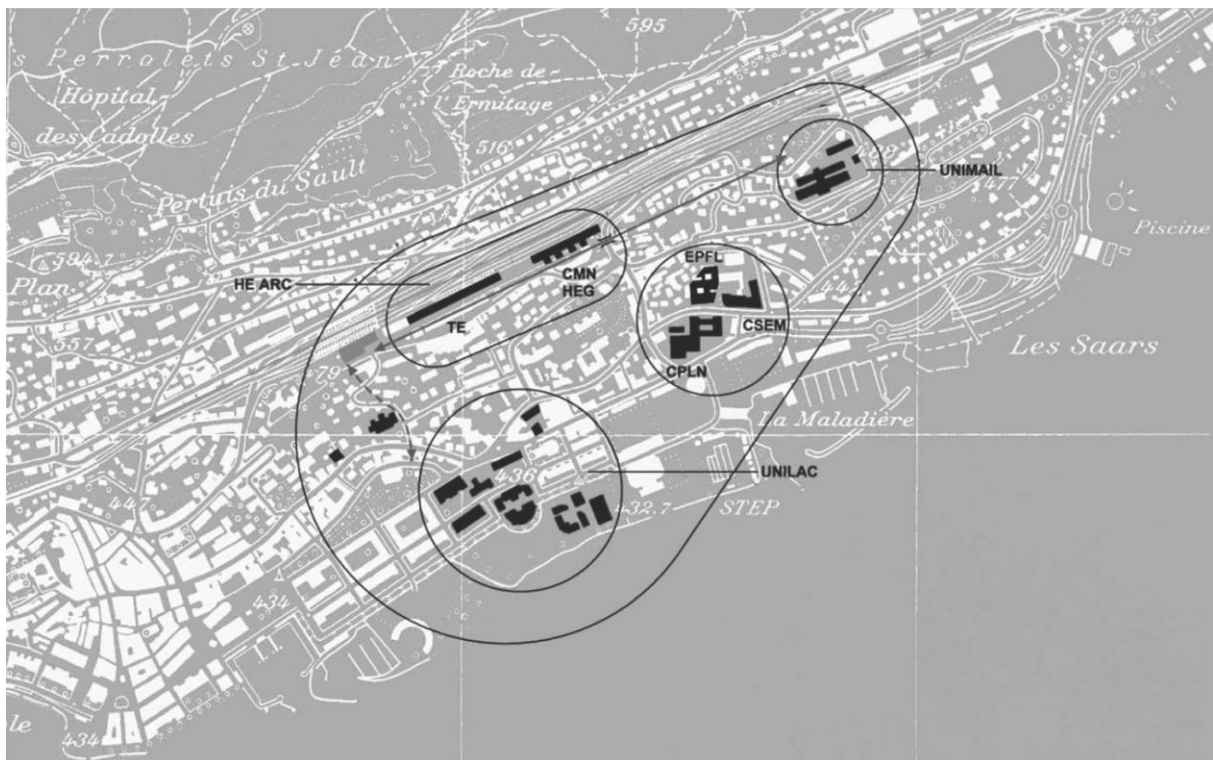


Figure 3 : plan de situation du "Pôle d'innovation Neuchâtel"

« Microcity pôle d'innovation Neuchâtel<sup>6</sup> » (cf. Figure 3), c'est 800 projets de transferts de technologies ou de collaboration avec les milieux économiques, 6'000 apprentis, 7'000 étudiants, 1'000 chercheurs.

Ce réseau particulièrement dynamique se donne pour objectifs d'affirmer un positionnement commun des différents acteurs, d'intensifier le

<sup>6</sup> Partenaires : EPFL, CSEM, HE-Arc. UNINE, Neode, frsm, CIFOM.

transfert de technologies vers le tissu régional ainsi que de faire rayonner, sur le plan national et international, les capacités d'innovation des acteurs du pôle dans les technologies de très haute précision.<sup>7</sup>

Par ailleurs, le projet Unilac, ayant comme objectif à terme d'agrandir l'Université sur les Jeunes-Rives à l'est de la faculté des lettres, continue à faire l'objet de réflexions au sein de l'Université et de l'Etat. Cela pourrait être un projet important de la prochaine décennie.

En lien avec le développement important de ce pôle de formation, mais aussi de l'agglomération du littoral neuchâtelois (Comul) dans son ensemble, il est nécessaire de prévoir des espaces de loisirs, culture et sports en lien direct pour les employés et habitants de cette région (cf. § 1.1). C'est également dans cet esprit qu'est prévu la réalisation du parc urbain Ring.

## **5.2. NumaPort**

Parallèlement au processus de réaménagement des Jeunes-Rives, le secteur dit NumaPort, qui englobait la place Numa-Droz, la place Alexis-Marie Piaget, la place du Port et le port, a fait l'objet d'un concours d'aménagement d'espaces publics en 2011 (cf. rapport n° 11-008 du 18 mai 2011). Le premier prix a été remporté par le projet Neuch'forever.

Après avoir été adopté par votre Autorité le 10 octobre 2012, le crédit de réalisation de la première étape de ce projet, qui concernait la place Numa-Droz, a fait l'objet d'un référendum et a été refusé en votation populaire le 3 mars 2013.

Le réaménagement du secteur Port-Piaget, qui englobe la place A.-M. Piaget, avec la possibilité d'y implanter un grand magasin, la place du Port et le port, fait encore l'objet de réflexions et de discussions.

Concernant le réaménagement de la place Numa-Droz, il a fait l'objet d'une consultation au sein de la démarche participative « Centre et

---

<sup>7</sup> « Le réseau Microcity fédère à Neuchâtel les acteurs majeurs de l'innovation, de la création, de l'éducation et de la recherche et des technologies. Les organisations et institutions qui le composent s'unissent pour faire face aux mutations industrielles et ainsi offrir un espace collaboratif 'lab-to-fab' pour faire face aux enjeux de cette nouvelle révolution industrielle. Leurs compétences et savoir-faire sont reconnus par-delà nos frontières, quotidiennement, nous contribuons tous au rayonnement du Canton et de la Ville sur la scène internationale ». Mario El-Khoury, Directeur général du CSEM.

Gare », qui s'est déroulée en 2015/2016. Le secteur du centre-ville pris en compte dans les ateliers englobait la place Pury, la rue du Seyon, la rue des Epancheurs, la rue Saint-Honoré, la place Numa-Droz, la rue des Terreaux, la rue de l'Ecluse jusqu'au tunnel du Prébarreau, la rue des Bercles et l'avenue de la Gare. Une demande de crédit d'étude sera soumise à votre Autorité afin de concrétiser prochainement les secteurs prioritaires.

## **6. Consultations**

Durant la phase d'avant-projet, une très large consultation de personnes, associations et acteurs directement concernés a eu lieu : la Société Parking du Port SA, l'Association L'Autre Bain Public (AABP), les locataires de la place du Douze-Septembre, l'Association du Quartier des Beaux-Arts, Festi'Neuch, l'Université, Kiosk-Art et le Parlement des Jeunes. Votre Conseil a aussi été associé au développement du projet par l'intermédiaire de la Commission des ports et rives avec laquelle un travail conséquent a été mené. Une étude sur la perception des Jeunes-Rives a également été réalisée. En mars 2014, la démarche participative « Centre & Rives » a été lancée dans le but de mieux prendre en compte la population.

### **6.1. Etude sur la perception des Jeunes-Rives**

En 2012, la Haute Ecole de Gestion Arc (HEG-Arc) a été mandatée pour vérifier que l'avant-projet répondait aux attentes de la population. L'étude a été réalisée sur un échantillon de personnes très varié en termes d'âge et de profession. Un résumé en est présenté ci-dessous.

#### **6.1.1. Perception des Jeunes-Rives actuelles**

L'étude de la HE-Arc révèle que l'espace des Jeunes-Rives est dans l'ensemble perçu comme un lieu de détente, repos, et promenade, mais aussi comme un cadre propice à des activités récréatives ou sportives d'intensité variable. Les éléments les plus appréciés sont le calme, la proximité de l'eau, la vue panoramique. Les grands saules pleureurs sont importants.

L'ensemble de ces valeurs renvoie à la perception d'un lieu encore empreint de simplicité, permettant de se ressourcer au contact d'éléments naturels, offrant un espace de détente en quasi-absence des sollicitations professionnelles, techniques ou commerciales et du stress de la vie moderne.

Les usagers réguliers proviennent de la ville et des communes limitrophes. Les personnes pratiquant la plongée ou le windsurf peuvent venir de bien plus loin. Les élèves des écoles primaires et des structures d'accueil font partie des usagers réguliers et nombreux, avec des besoins spécifiques. Cinq classes ou plus peuvent être présentes en même temps, soit une centaine d'enfants, de sorte que l'espace devient, selon les termes des enseignants, « surbondé ». Pour ceux-ci, l'extension de la surface serait donc extrêmement bienvenue.

Tous les modes de déplacement sont représentés. Les personnes qui habitent dans le voisinage viennent volontiers à pied ou à vélo. Celles qui habitent plus loin viennent plutôt en voiture ou en bus, les deux modes de transport n'étant pas mutuellement exclusifs. Les Jeunes-Rives peuvent aussi représenter une étape, intermédiaire ou finale, d'un parcours touristique à travers la ville de Neuchâtel ou dans la région.

Le parking est apprécié des personnes qui doivent transporter du matériel, parfois encombrant, par contre celles qui viennent à pied, depuis la ville par exemple, ne se sentent pas concernées par celui-ci.

La fréquence d'utilisation des Jeunes-Rives varie en fonction de la distance au domicile. Certains riverains y vont tous les jours, mais à l'inverse plusieurs personnes habitant Neuchâtel ont indiqué ne jamais y aller, du fait du manque de notoriété du site.

La durée passée sur le site va de 30 minutes (promenade de passage) à plusieurs heures, suivant les activités. Les classes enfantines et primaires peuvent rester des demi-journées entières. Une certaine population d'usagers fréquents semble s'être créée autour des activités culturelles proposées par l'association Kiosk-Art.

L'activité la plus simple est sans doute la promenade, agrémentée parfois d'une pause sur un banc pour contempler le lac, la nature ou les passants. Des personnes travaillant à proximité ainsi que des étudiants viennent régulièrement pique-niquer dans l'herbe ou sur le mobilier installé à cet effet. Les écoliers y prennent leurs dix-heures. Le besoin de places aménagées pour manger peut donc être élevé à certaines périodes de l'année. Le beach volley est très apprécié, par exemple par les étudiants de l'Université. Les plongeurs et les surfeurs auraient besoin d'un accès aisé à l'eau (petits cubes de béton pour mettre leurs bouteilles de gaz sur le dos). Des équipements au fond de l'eau seraient également appréciés, ainsi que davantage de douches sur la plage.

### **6.1.2. Perception de l'avant-projet Ring**

L'avant-projet de parc est bien accueilli, sauf par les personnes qui estiment que l'espace vert actuel suffit. L'extension de la plage est perçue de manière très positive, car la plage actuelle est souvent jugée trop petite. Une présentation de la maquette du projet a été faite à une dizaine de membres du Parlement des jeunes. La perception du projet a été excellente, l'agrandissement de la plage étant considéré par tous comme un des principaux atouts du projet. Réaliser une partie de celle-ci en planches serait bienvenu pour les usagers qui n'aiment pas marcher sur les galets. Le sable compléterait la combinaison des matériaux de manière heureuse. Les baigneurs apprécieraient aussi un plus grand nombre de douches et des WC à proximité.

Les places de jeux sont considérées comme trop petites et les équipements comme insuffisamment nombreux et manquant de variété. Le souhait est que le projet compte environ cinq places de jeux suffisamment grandes, entourées d'une clôture adaptée, afin que les enfants ne puissent pas s'approcher de l'eau sans surveillance.

Concernant l'implantation d'un restaurant, les avis sont partagés. Certains considèrent qu'il y en a déjà suffisamment en ville et que les Jeunes-Rives ne sont pas un lieu pour ça. Pour les personnes favorables à l'idée, les maîtres mots sont : familial, convivial, abordable. Le restaurant ne devrait en aucun cas être élitiste, ce qui dépareillerait avec la perception des Jeunes-Rives devant appartenir à tout le monde.

Concernant le café-bain public, plusieurs répondants ont exprimé leur intérêt pour des bains de nature "populaire" au sens noble du terme, comparables aux Bains des Dames.

### **6.1.3. Synthèse de l'étude sur la perception des Jeunes-Rives**

L'adhésion quasi unanime des répondants aux valeurs fondamentales associées aux Jeunes-Rives (nature, simplicité, repos) est frappante. Le projet Ring, avec sa proposition de conserver et développer la dimension non bâtie et « nature » du secteur, correspond donc bien aux attentes de la population. Parallèlement à cela, il n'est pas étonnant d'apprendre que l'image des Jeunes-Rives ne se conjugue pas de manière univoque avec une symbolique de bâtiments grands, voire grandioses.

La fréquentation régulière du lieu par les écoles, l'usage qu'elles font des jeux, le caractère pédagogique des visites et les remarques des

enseignants sont des éléments inattendus, mais pertinents, à prendre en compte dans la phase d'étude de projet.

L'étude confirme que des intérêts multiples, divergents et parfois contradictoires doivent être conciliés. En résumé, on peut dire que le site sera attractif dans la mesure où il sera accessible et accueillant pour l'ensemble de la population.

## **6.2. Présentation du projet au Parlement des Jeunes**

L'avant-projet Ring a fait l'objet d'une rencontre avec le Parlement des Jeunes avec présentation de la maquette par la Ville et l'architecte.

Les jeunes ont manifesté un grand intérêt pour le projet. Leurs réactions mettent en évidence l'importance qu'ils accordent à la convivialité du site, à la possibilité d'y faire des grillades et à la présence de bars. Au niveau des activités sportives et culturelles, les demandes les plus récurrentes concernent un échiquier géant, des terrains de beach volley et une scène démontable (musique, théâtre, danse,...).

A ce stade, on peut dire que les jeunes perçoivent l'avant-projet de manière très positive.

## **6.3. Consultation des commissions**

### **6.3.1. Commission des ports et rives**

La Commission des ports et rives a été régulièrement consultée au cours du développement de l'avant-projet Ring. En octobre 2012, elle a préavisé celui-ci favorablement par 10 voix pour, 0 voix contre et 1 abstention.

La nouvelle topographie est vue positivement par certains du fait qu'elle va ouvrir le dégagement sur le lac ; d'autres sont davantage préoccupés par les coûts que les terrassements vont engendrer.

### **6.3.2. Commission d'urbanisme**

La Commission d'urbanisme a préavisé l'avant-projet favorablement et à l'unanimité, sous réserve que ses différentes remarques soient prises en compte dans la phase d'étude de projet :

- une trace du mur bordant l'ancien quai Léopold-Robert devrait être conservée, tout au moins ponctuellement ;

- au nord-est du projet, le tracé "organique" du cheminement se perd dans l'organisation géométrique du secteur de l'Université ;
- il s'agira de tenir compte dans la conception des cheminements des inévitables transports de matériaux jusqu'aux bateaux amarrés dans le port et des indispensables livraisons aux différents édicules et au bar des bains ;
- le cheminement depuis l'ancien port, par le sud de l'Hôtel Beaulac, doit impérativement être intégré dans la réflexion et dans le réaménagement des Jeunes-Rives ;
- l'arborisation est importante dans un tel aménagement; afin que celui-ci offre le plus rapidement possible un aspect plaisant et naturel, il s'agira de conserver autant que possible les grands arbres existants, quitte à limiter la modification du profil du terrain ; de manière générale, un soin particulier devra être porté à la qualité de l'arborisation.

### **6.3.3. Commission nature et paysage**

La Commission nature et paysage a également été consultée le 12 mai 2011 sur le résultat du concours European 10 et le programme de l'avant-projet Ring. Pour les membres de la Commission, le secteur n'a qu'un faible potentiel du point de vue de la biodiversité. Ils estiment toutefois que des secteurs intégrant des prairies extensives devraient être envisagés. L'arborisation du parc se fera avec des espèces indigènes. Le mobilier, lorsqu'il est en bois, portera le label FSC. Les matériaux naturels seront privilégiés. On réduira au maximum les surfaces imperméables. Les emplacements prévus pour des manifestations (tentes, cirque, etc.) auront un sol filtrant et maigre pour être utilisables même en cas de temps pluvieux.

La Commission s'est prononcée favorablement sur le programme de l'avant-projet par 5 avis favorables et une abstention.

L'avant-projet Ring a également été présenté pour information en mai 2017 à la Commission nouvellement constituée. Les observations de celle-ci seront intégrées aux réflexions dans la phase d'étude de projet. Elle sera consultée durant cette prochaine phase.

## **6.4. Conclusion**

Ce grand travail de consultation a permis d'ouvrir un dialogue constructif et de constater que le projet est accueilli très positivement. Il se poursuivra dans la phase de projet. Les Commissions du Conseil général ports et rives, mobilité et stationnement et financière, seront consultées tout comme les Commissions consultatives transports et mobilité, nature et paysage ainsi que la Commission d'urbanisme.

## **7. Démarche participative Centre et rives**

La démarche participative Centre et rives qui s'adressait à l'ensemble de la population et qui a eu lieu en 2014 concernait les projets de réaménagement des Jeunes-Rives, de la place A.-M. Piaget avec un projet d'implantation d'un grand magasin, de la place du Port et du port.

Cette démarche a remporté un vif succès puisque l'exposition qui présentait les différents projets a été visitée par quelque 4'000 personnes, dont 1'159 ont répondu au questionnaire concernant les Jeunes-Rives. Des remarques ont également été récoltées dans un Livre d'or. Quatre « midis de la participation », qui proposaient une visite de l'exposition en présence du directeur de l'urbanisme, de techniciens et de l'architecte, ont ouvert le dialogue avec la population.

Cette consultation a permis d'évaluer le degré d'adhésion au projet Ring de manière large. Les résultats du questionnaire confirment les conclusions de l'étude de la HEG-Arc susmentionnée. La synthèse des résultats peut être téléchargée sur le site [www.centre-et-rives.ch](http://www.centre-et-rives.ch).

Pour rappel, le budget consacré à l'organisation des ateliers participatifs, la communication et l'exposition de cette démarche participative s'élève à 243'000 francs.



Figure 4 : Photo de l'exposition

## 7.1. Questionnaire concernant les Jeunes-Rives

### 7.1.1. Résultats des questions fermées

Ces questions permettaient de sonder la pertinence des aménagements, équipements et activités proposés. Les résultats sont extrêmement encourageants puisqu'ils constituent un véritable plébiscite de l'avant-projet : 82 % des répondants l'accueillent positivement (45% le trouvent excellent et 37 % bon). La création d'un grand parc et d'espaces verts sur les Jeunes-Rives reçoit un fort soutien: 70% des répondants jugent l'idée excellente et 21% bonne. L'aménagement d'une promenade autour du parc est approuvée (54% excellent, 28% bon). L'arborisation convient (65% excellent, 22% bon). L'extension et le réaménagement de la plage reçoivent également une large approbation (65% excellent, 22% bon).

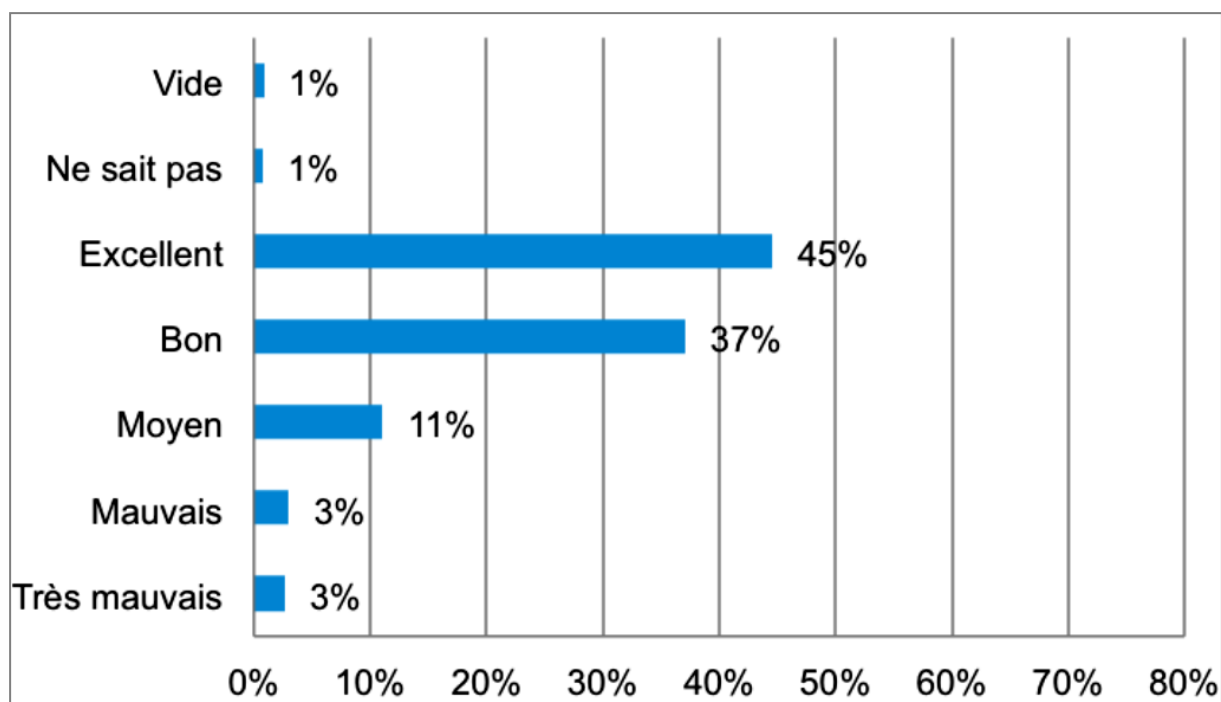


Figure 5 : Appréciation globale de l'avant-projet Ring

### 7.1.2. Résultats des questions ouvertes

Les questions de la 2<sup>ème</sup> partie du questionnaire permettaient de faire des remarques et des propositions ainsi que d'exprimer des critiques. L'analyse des réponses met en évidence deux préoccupations principales : celle du rapport à l'existant, les Jeunes-Rives actuelles, et celle du stationnement. Les demandes qui comportaient des enjeux importants ont été soumises au GT et au COPIL Ring pour un premier avis. Elles ont ensuite été présentées aux Commissions des ports et rives et du développement économique. Ces préavis ont aidé notre Conseil dans sa prise de position. Les décisions de celui-ci sont intégrées au programme de projet dans les § 8 et 9.

### 7.1.3. Suggestions

Les suggestions faites par la population révèlent que les Jeunes-Rives sont d'abord un lieu où partager des moments en famille et avec des amis. Ainsi, la possibilité d'y faire des grillades et d'y pique-niquer en jouissant d'équipements adéquats est importante. La demande de bancs révèle le souhait d'une meilleure prise en compte des personnes âgées en augmentant les points de repos.

Les Jeunes-Rives sont également un lieu pour pratiquer une activité sportive en plein air : football, beach-volley, basket, parcours Vita, murs de grimpe, tables de ping-pong font partie des principales activités

sportives souhaitées. La pétanque combine à la fois divertissement et interaction sociale. Par le nombre d'amateurs qu'elle semble rassembler, cette activité se distingue nettement des autres.

Des demandes d'espaces engazonnés préservés de tout équipement pour y séjourner ou y pratiquer une activité sportive (frisbee, jeux de ballon, etc.) ont aussi été exprimées. D'autres souhaitent simplement pouvoir boire un verre au bord du lac en profitant du site et de la vue.

Lieu de loisirs signifie également manifestations culturelles, d'où une demande de pavillon pour l'organisation de concerts et de spectacles (danse, théâtre). Un cinéma open air est aussi souhaité.

#### **7.1.4. Points critiques**

Le sauna, le belvédère et la pergola suscitent quelques interrogations quant à leur utilité et fonction. La situation du restaurant, éloigné du lac, ainsi que son architecture contrarient certains ; d'autres craignent qu'il s'adresse à une catégorie sociale particulière. Les modifications du stationnement, l'aménagement de cinquante places supplémentaires sur les quais et la manière dont les parkings relais (P+R) seront reliés au centre-ville suscitent des inquiétudes. Des habitants et des usagers du week-end s'inquiètent également de la disparition du stationnement sur les Jeunes-Rives. Il en va de même par rapport aux coûts du projet. Quelques personnes anticipent les éventuels problèmes de sécurité, nuisances et entretien du site et de ses équipements.

Concernant la mobilité, la préoccupation est clairement celle du partage de l'espace et l'amélioration du confort des itinéraires cyclables.

#### **7.1.5. Conclusion et recommandations**

Les résultats révèlent que les participants, résidents et usagers, portent une attention particulière aux transformations de l'espace public. Ils sont favorables à ce que les Autorités et les services techniques de la Ville se soucient des Jeunes-Rives et proposent d'améliorer la qualité des aménagements, infrastructures et équipements. Cependant, les réponses aux questions ouvertes montrent que des éléments doivent encore être pris en compte et précisés pour que le projet aboutisse. Ceux-ci sont repris aux § 8 et 10.

## **8. Ring – de l'avant-projet au projet**

Ce chapitre présente, pour chaque élément, le stade de l'avant-projet, puis les demandes exprimées dans le cadre de la démarche participative et enfin les décisions de notre Conseil qui déterminent le programme de la phase d'étude de projet ainsi que les potentiels de réduction des coûts de réalisation.

### **8.1. Concept**

Pour mettre en valeur le territoire des Jeunes-Rives et sa situation exceptionnelle, proche à la fois du lac et du centre-ville, l'avant-projet Ring propose de conserver et renforcer la dimension « sociale » du site, en créant un grand parc public destiné à l'ensemble de la population. Par son aménagement paysager, le choix de ses aménagements et de ses activités, le parc offrira une attractivité variée au fil des quatre saisons. De plus, pour renforcer son lien avec le Pôle de l'innovation et s'intégrer dans la cohérence globale de la Ville et son engagement dans les énergies renouvelables, le projet vise à mettre en valeur l'énergie solaire. En effet, des installations photovoltaïques sur des bâtiments existants ou avenir ainsi que sur le mobilier urbain seront réalisées dans le but de sensibiliser tant les professionnels du domaine que le grand public au potentiel de l'énergie solaire. Ceci se fera d'une façon didactique et ludique, renforçant ainsi l'attrait touristique des Rives Neuchâteloises.

Avec son arborisation et ses nouveaux bâtiments publics qui le structurent, le site reçoit une identité forte qui lui permet de devenir un lieu de référence de la ville. Des ouvrages à l'architecture soignée, appelés pavillons, participent à la composition d'ensemble. Ils sont complétés par de petites constructions de type modulaire qui reprennent la silhouette de maisonnettes et accueillent les multiples usages du lieu.

Conformément à la volonté exprimée par la Commission des ports et rives, avant d'être touristique le projet doit d'abord servir les habitants de la ville dans leur diversité, qui implique forcément une pluralité d'intérêts et d'attentes. Il s'agit donc de concilier des demandes multiples, divergentes et parfois contradictoires. Pour y parvenir, le secteur doit conserver une vocation large et éviter une spécialisation.

## **8.2. Aménagement des espaces publics**

### **8.2.1. Le parc**

Destiné à la détente et aux loisirs, l'avant-projet de ce grand parc public (avant l'optimisation des coûts) comprend une aire engazonnée, une arborisation riche et diversifiée, ainsi qu'une surface en dur pour l'organisation d'évènements. Deux sentiers et un chemin pédestre invitent à flâner à l'intérieur de ce havre de verdure. Le parc est délimité par une vaste promenade qui, par le choix de ses revêtements, permettra à tous les modes de mobilité douce (piétons, vélos d'enfants, trottinettes, poussettes, etc.) de se déplacer confortablement toute l'année. Une grande place de jeux pour enfants est aménagée à proximité du restaurant.

Par l'augmentation de sa surface à plus de cinq hectares (uniquement pour le parc, ce qui correspond à huit terrains de football), la construction de bâtiments publics à l'architecture soignée, la plantation de nouveaux arbres, ce parc offre aux Jeunes-Rives une identité nouvelle, de qualité.

Composée d'essences indigènes variées, qui se combineront du point de vue de la floraison et du feuillage, l'arborisation offrira au fil des ans des espaces toujours plus riches, appropriables pour le repos, la balade, l'observation pédagogique et le jeu. La composition végétale du parc ainsi que la gestion des plantations existantes et nouvelles se feront dans le respect de la politique en faveur de la biodiversité, qui vous a été présentée 8 mai dernier<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la politique en faveur de la biodiversité, le programme « Nature en ville » et la commission nature en paysage, du 5 avril 2017.



Figure 6 : Plan du parc au stade d'avant-projet, avant optimisation des coûts

**Consultation** : La demande de conserver le maximum d'arbres existants a été exprimée dans les questionnaires. Les habitants qui ont connu les Jeunes-Rives à l'époque de la plantation des jeunes arbres ne souhaitent pas revenir à une telle situation avec le projet Ring. D'autres ne comprennent pas qu'on projette d'abattre des arbres pour en replanter des nouveaux.

**Programme du projet** : Dans la suite des études, il s'agira de tenir compte de cette demande, en conservant le maximum d'arbres existants et particulièrement les arbres de grande valeur. Concernant les nouveaux arbres, les essences indigènes permettant une valorisation de la biodiversité seront privilégiées. De plus, le sol actuel étant constitué de remblais à faible teneur organique et fortement compactés, les fosses de plantation des nouveaux arbres devront être allégées et enrichies pour assurer leur bon développement et faciliter leur entretien.

Pour l'étude de la végétalisation et de la topographie du site dans la phase de projet, un mandat sera confié à un architecte-paysagiste.

**Réduction des coûts** : Le parc est l'élément central du projet. Les coûts d'aménagement semblent élevés au premier abord, mais il faut tenir compte de l'importance de sa surface. Ils concernent le terrassement, le mobilier urbain, l'aire de beach-volley, la place de jeux, la promenade (le ring). Divers revêtements sont possibles pour celle-ci, avec des possibilités d'économies selon les matériaux choisis. Pour la place de jeux, les coûts se montent à 500'000 francs, ce qui représente un minimum. La nécessité de mieux soigner les fosses de plantation des arbres a également été prise en compte, ce qui entraîne des coûts d'investissement plus élevés, mais une diminution des coûts d'entretien,

les trois premières années en particulier. Le mobilier urbain comprend des tables, chaises, grills, poubelles.

### 8.2.2. La topographie

Au moment de la création des Jeunes-Rives dans les années 70, les mouvements de terre ont permis d'intégrer un grand parking à ciel ouvert de manière relativement discrète, grâce à une butte végétalisée du côté de la rive et des platanes implantés selon la géométrie des places de stationnement. Cet aménagement a permis de créer un espace vert principalement orienté vers le lac, mais tournant le dos à la ville et au magnifique front bâti du quartier des Beaux-Arts. La relation visuelle et physique qui aurait pu exister entre la ville et le lac a été coupée.

L'avant-projet Ring propose de repenser ce lien ville-lac. Par le déplacement du stationnement en surface, il devient possible d'imaginer une topographie adaptée à ce lieu et aux activités qui s'y déroulent. L'avant-projet prévoit de ramener le niveau du terrain à celui du quai Léopold-Robert et d'arasier la colline de deux mètres de hauteur qui longe le lac sur cent cinquante mètres. Les rues perpendiculaires aux Jeunes-Rives offriront ainsi des perspectives dégagées sur le parc et le lac. De cette manière les Jeunes-Rives créeront un lien étroit entre la ville et le lac.

**Consultation :** La demande de mieux travailler avec l'existant et de conserver autant que possible la topographie actuelle a été exprimée.

**Programme du projet :** La grande force de l'avant-projet est de renforcer le lien visuel entre la ville et le lac. Actuellement, depuis le quai Léopold-Robert, on a une vision frontale sur un parking. La demande de mieux travailler avec la topographie existante sera toutefois prise en considération dans la phase de projet. Le fait de conserver certaines nuances de la topographie permettra de découper et rythmer le paysage et de conserver certains espaces plus « intimes » formés par les collines. La question du maintien du perré, au moins en partie, comme trace au sol de l'ancien quai, devra également être étudiée.

### 8.2.3. La rive et la plage

Dans l'avant-projet, la rive va au-devant d'une métamorphose profonde. Réaménagée sur près de 600 mètres entre le port de plaisance et la Faculté des lettres, elle se composera de deux traitements paysagers complémentaires : des gradins en est et en ouest, à la place des enrochements, et une nouvelle plage, au centre, matérialisée par du

sable et des galets pour la partie en contact avec l'eau. Sur une longueur de 200 mètres, elle offrira aux baigneurs un espace à l'échelle de la ville. Les digues en rochers seront remplacées par des pontons en bois. Des vestiaires, douches et WC seront installés.

**Consultation :** La demande d'une plage plus naturelle et moins bétonnée a été exprimée.

**Programme du projet :** La plage actuelle n'a rien de naturel car elle a été créée de toute pièce au fur et à mesure des remblais. Si la maquette présentée au public dans le cadre de l'exposition peut donner l'impression d'une plage bétonnée, il n'en sera rien en réalité, car l'avant-projet prévoit du sable et des galets pour la partie centrale.

Une différenciation par rapport aux plages d'Auvernier et de Saint-Blaise est souhaitée, du fait que les Jeunes-Rives sont situées en milieu urbain. Le concept prévu dans l'avant-projet sera donc conservé dans la phase d'étude de projet.

**Réduction des coûts :** Pour tenir compte de la demande d'une rive plus naturelle et afin de réduire les coûts de réalisation, l'étude de projet envisagera la possibilité de maintenir une partie des enrochements en alternance avec les aménagements des gradins en est et en ouest de la plage. Les enrochements maintenus seront alors végétalisés dans une optique de renforcer la biodiversité du site en lien avec les principes de Nature en Ville et de rendre leur aspect moins stérile. Le nombre de WC passe également de trois à deux.



Figure 7 : Vue sur la nouvelle plage depuis le pavillon café-bain public (image de synthèse de l'avant-projet)

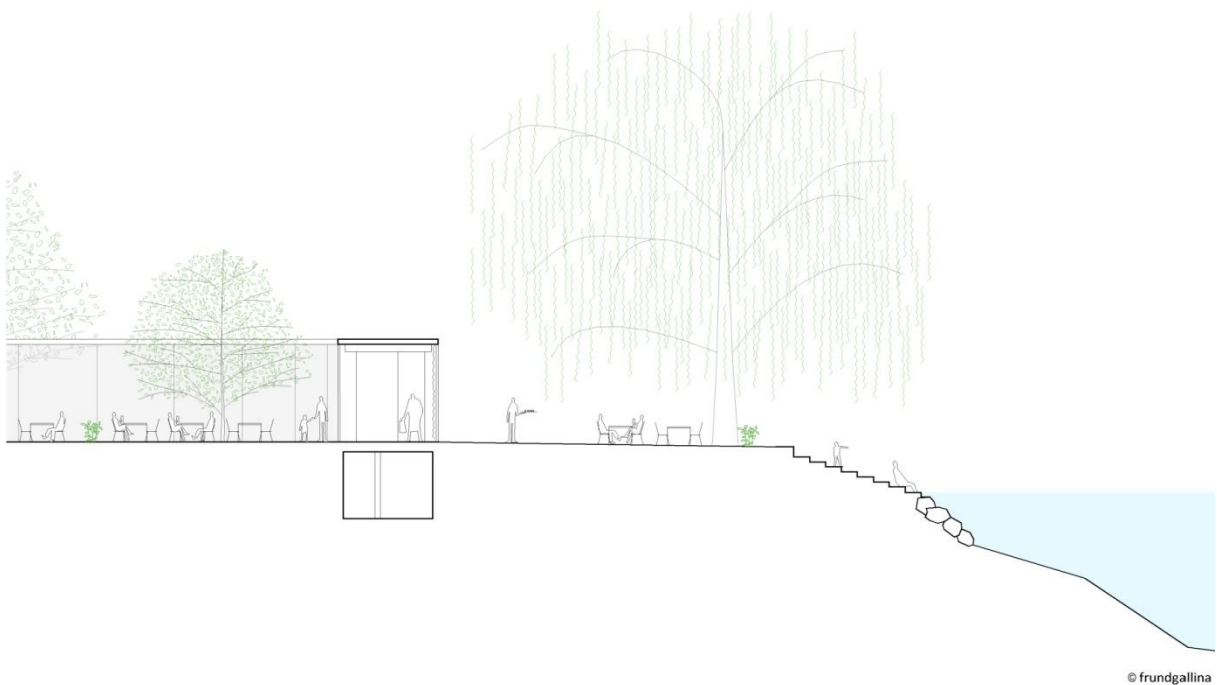


Figure 8 : Avant-projet : coupe des gradins et du restaurant

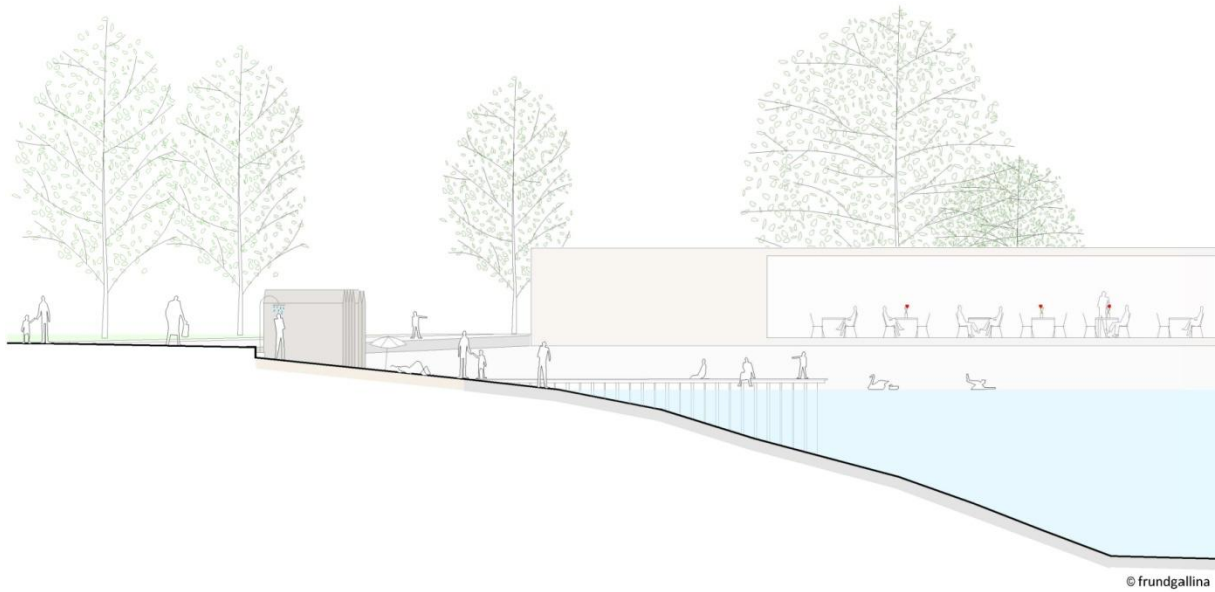


Figure 9 : Avant-projet : coupe de la plage, vue des pontons et du café-bain publics

### 8.3. Constructions, les pavillons et modules

#### 8.3.1. Le restaurant

L'avant-projet prévoit, à la hauteur de l'actuelle Place du Douze-Septembre, un bâtiment circulaire vitré, offrant une grande transparence et des vues à la fois sur le lac et le parc, accueillant un restaurant.

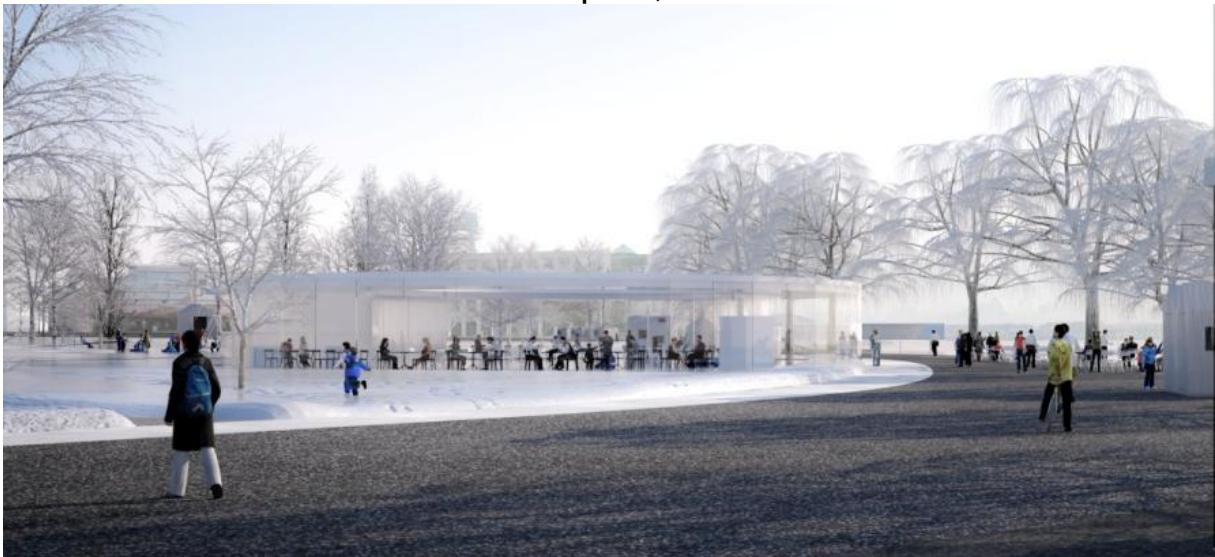


Figure 10 : Vue sur le restaurant depuis le nord-ouest du parc (image de synthèse de l'avant-projet)

A côté des espaces intérieurs qui permettent de recevoir une centaine de clients, le restaurant dispose de trois terrasses : la première au bord

du lac ; la deuxième à proximité d'une aire de jeux; la troisième au centre du bâtiment, sous forme de patio à ciel ouvert, protégé du vent.

**Consultation** : Des critiques ont été émises concernant l'emplacement du restaurant considéré comme trop éloigné du lac, sa forme ainsi que les matériaux utilisés - principalement du verre. Des craintes ont été exprimées par rapport à l'impression d'un établissement chic et peu convivial dont les tarifs ne seraient pas forcément abordables pour les familles.

**Programme du projet** : Ce restaurant, qui sera ouvert à l'année, devra être accessible aux familles et comprendra notamment une terrasse couverte et une autre au bord de l'eau

**Réduction des coûts** : Selon une estimation, un redimensionnement de la taille du restaurant est possible pour une économie de 795'000 francs. Une recherche d'investisseur privé sera effectuée, avec un cahier des charges garantissant la qualité du projet et de l'offre pour cet établissement public. Le coût final sera déterminé sur la base du projet concret et en partenariat avec l'investisseur.



*Figure 11 : Le restaurant avec le patio au centre, la terrasse du parc et l'aire de jeu (photo de la maquette)*

### **8.3.2. Le café-bain public**

Il n'y a pas si longtemps, Neuchâtel comptait de nombreux établissements de bains publics le long de ses rives. Résolument tournés vers le lac, s'avancant même sur celui-ci, ils avaient pour but de

faciliter la baignade grâce à des commodités telles que cabines pour se changer, location de linges, escaliers d'accès au lac, bassins de natation protégés. A cela s'ajoutait la fonction sociale des bains qui étaient un lieu de convivialité.



Figure 12 : Le pavillon café-bain public (photo de la maquette)

L'Association *L'Autre Bain Public* créée en 2009 a pour objectif de développer à Neuchâtel un lieu de convivialité autour de l'activité du bain, dans un état d'esprit similaire à celui des bains d'antan. A cette différence près que le but de l'association n'est pas de proposer une structure pour l'été uniquement, mais également un sauna ouvert durant toute l'année.

- L'avant-projet s'inspire d'autres bains suisses en activité, notamment des *Bains des Pâquis* à Genève<sup>9</sup> et du *Seebad Enge* à Zürich<sup>10</sup>. Ces établissements, conçus à la base comme bains d'été, ont ajouté des installations de bains de vapeur à leur offre.
- L'idée est de créer, du côté est du parc, un bâtiment emblématique s'avancant sur l'eau. L'association souhaite développer un projet qui réponde à des standards énergétiques élevés et privilégier les produits locaux, artisanaux et de saison pour la restauration.

<sup>9</sup> [www.aubp.ch](http://www.aubp.ch)

<sup>10</sup> [www.tonttu.ch](http://www.tonttu.ch)

**Consultation** : Ce projet suscite des réactions positives, mis à part quelques personnes qui émettent des doutes sur la nécessité d'une telle offre.

**Programme du projet** : Une infrastructure de ce genre répond à une demande touristique et participe à faire vivre les rives durant toute l'année. Les études seront poursuivies.

**Réduction des coûts** : Une recherche d'investisseur privé sera effectuée avec un cahier des charges garantissant la qualité du projet et de l'offre pour cet établissement public.

### 8.3.3. Le belvédère

Dans l'avant-projet, ce pavillon comprend deux étages consacrés à des activités commerciales et sportives et trois étages ouverts au public. Plusieurs terrasses offrent une vue panoramique sur le lac et la ville.

**Consultation** : Des doutes ont été émis sur l'utilité et l'affectation de ce pavillon.

**Programme du projet** : Le Conseil estime qu'il est possible de renoncer au belvédère sans porter gravement atteinte au projet. Toutefois, ce bâtiment peut apporter un plus au site des Jeunes-Rives, par une affectation dédiée au tourisme et aux entreprises régionales : cette structure pourrait être utilisée pour présenter les atouts de Neuchâtel (microtechnique, horlogerie, histoire, culture/musées, paysage/nature).

**Réduction des coûts** : La phase de projet doit permettre de vérifier la faisabilité de ce bâtiment avec des financements privés à travers un mandat d'analyse économique complémentaire.

### 8.3.4. Le pavillon de planches à voile

Afin de maintenir ce loisir sportif en lien direct avec le lac, l'avant-projet prévoit le remplacement des locaux d'entreposage des planches à voile actuellement situés dans les bâtiments de la place du Douze-Septembre par un nouveau pavillon.

**Consultation** : Ce pavillon soulève des inquiétudes chez certaines personnes quant à la cohabitation entre baigneurs et véliplanchistes.

**Programme du projet** : Ce pavillon, destiné aux véliplanchistes pour le nettoyage / entreposage des planches à voile et des combinaisons, est

maintenu dans la phase projet. Les futurs utilisateurs ont marqué leur intérêt pour cette construction.

**Réduction des coûts** : L'étude de projet doit permettre de mettre en place un partenariat public-privé pour le financement de cette construction.

### 8.3.5. Le pavillon vélo

L'avant-projet prévoit l'aménagement d'un pavillon longitudinal permettant de stationner quelque cent cinquante vélos du côté nord du parc, le long du quai Léopold-Robert, sur le tracé du réseau cyclable SuisseMobile.



Figure 13 : Le pavillon vélo (photo de la maquette)

Les places sont protégées des averse et des bornes mises à disposition pour recharger les vélos électriques. Le couvert intègre aussi des panneaux photovoltaïques pour l'alimentation d'une partie des bâtiments du site, selon le concept énergétique présenté au § 8.5.

**Consultation** : La demande de fractionner ce pavillon en plusieurs unités, réparties sur l'ensemble du site, a été exprimée.

**Programme du projet** : Le fractionnement de l'infrastructure sera étudié dans la phase d'étude de projet. La possibilité de limiter l'offre à des arceaux à certains endroits, comme par exemple à proximité du restaurant, sera aussi analysée.

Parallèlement à cette infrastructure, la Ville a un projet de vélostation au bas du Fun'ambule, qui est inscrit dans le Projet d'agglomération 1 (PA1), le Fun'ambule étant un lieu stratégique d'accès à la gare. La Ville projette également de créer un itinéraire cyclable attractif le long du quai Léopold-Robert (Projet d'agglomération 3 (PA3) cf. § 0).

Durant la phase de projet, il s'agira de réfléchir de manière globale aux différents projets concernant le vélo dans ce secteur et aux offres qui existent déjà, comme Neuchâtelroule et Velospot, afin de trouver des synergies et d'optimiser l'offre.

**Réduction des coûts** : Plusieurs options sont envisagées. L'une d'elles consiste à supprimer le pavillon vélo budgétisé à 417'000 francs et de le remplacer par des arceaux et quelques bornes électriques de recharge pour un coût de 65'000 francs. Une autre option serait de réaliser un couvert à vélo plus modeste pour une partie des places. Même si le couvert à vélos venait à être supprimé, la volonté de notre Conseil est en tous les cas d'intégrer le développement de l'énergie solaire dans le projet Ring et de rechercher des partenariats avec des investisseurs privés pour les bâtiments à vocation commerciale.

### 8.3.6. La pergola

Dans l'avant-projet, la pergola est envisagée en lien avec le projet d'agrandissement de l'Université par le Canton (projet Unilac). Destinée à abriter des espaces de détente pour les étudiants, elle permet de faire le lien entre le parc et la continuation de la promenade le long de la partie est de la rive.

**Consultation** : L'usage de la pergola, devant le bâtiment de la Faculté des lettres, n'est pas clair pour une partie des personnes consultées, en particulier son lien avec les usages du parc.

**Programme du projet** : La pergola n'est pas maintenue dans la phase de projet. Les études concernant ce pavillon, qui est avant tout destiné aux étudiants, doivent se poursuivre dans le cadre du projet Unilac où il trouvera également son financement.

### 8.3.7. Les modules

De petits bâtiments de construction simple (sans isolation, ni chauffage) et de taille réduite, réalisés au fur et à mesure des demandes, fournissent une cohérence esthétique aux services actuels et futurs, allant des kiosques et glaciers à l'entreposage de planches à voile. La

flexibilité de leur agencement permet de préserver les possibilités d'évolution des activités.

**Consultation** : Les modules n'ont pas été remis en cause dans le cadre de la consultation.

L'ensemble de ces constructions seront envisagées avec du photovoltaïque afin de renforcer la visibilité de la Vitrine solaire Neuchâteloise.



Figure 14 : Module (photo de la maquette)

## 8.4. Équipements

### 8.4.1. Les manifestations

De nombreuses manifestations, que notre Conseil souhaite voir perdurer, ont lieu tout au long de l'année sur le site. Une place en dur est aménagée pour les accueillir.

Cet espace se situe sur l'actuelle place rouge. Il reprend, sous une forme et une matérialité différentes, la surface actuelle de près de 10'000 m<sup>2</sup>. Un vaste secteur dédié aux événements temporaires trouve ainsi sa place. Il est relié au cheminement principal par un chemin qui traverse le parc dans sa longueur.

Concernant l'usage du site par Festi'Neuch, la grande tente peut être implantée quasiment dans sa position actuelle. L'ouverture de la scène sur le lac permet de diminuer les nuisances sonores pour les riverains. En ce qui concerne le chapiteau, il est implanté dans la partie ouest du parc.

**Consultation :** Les répondants au questionnaire sont satisfaits du maintien de l'accueil de manifestations temporaires sur le site.

**Programme de projet :** L'étude de projet doit veiller à une offre en équipement permettant l'accueil de manifestations importantes et fédératrices à l'échelle de la Ville et de la région.



Figure 15 : En gris la place en dur, ainsi que le chemin piéton qui traverse le parc

#### 8.4.2. Les sports et loisirs

Depuis plus de 10 ans, le beach-volley fait partie des activités phares du Festival des sports de rue, avec notamment la participation de la Fédération suisse pour l'organisation du tournoi national juniors. Le Service des sports souhaite continuer de promouvoir ce sport très apprécié en période estivale et reconnu comme discipline olympique. Un tel équipement est également soutenu et utilisé par l'Université et les lycées. Les mesures provisoires ont déjà permis l'installation de deux terrains. Après quatre ans d'utilisation, le bilan est très positif : aucune réclamation n'a été faite par rapport à la propreté des terrains, l'entretien étant effectué de manière quotidienne ; aucune déprédation des socles et filets n'a été constatée ; lorsque la météo est clémente, les terrains sont occupés de manière intense. L'absence de grillage autour des surfaces de jeu s'avère probante et par souci d'intégration au site, ce principe sera maintenu dans le cadre du projet Ring.

L'implantation de deux terrains de beach-volley a été retenue, afin que le parc conserve sa vocation polyvalente. Cette implantation aura lieu à proximité du lac et de la zone réservée aux manifestations ce qui, le cas échéant, permettra d'aménager un troisième terrain de manière provisoire et d'accueillir des compétitions. Cette solution permet de préserver une zone de calme au centre du parc.

Concernant les jeux pour enfants, l'avant-projet prévoit d'implanter une place de jeux dans le secteur du restaurant.

**Consultation :** Divers équipements supplémentaires sont souhaités : des grills et emplacements de pique-nique, d'une part, des équipements de pétanque, football, basket, ping-pong, grimpe, d'autre part. Concernant les jeux, il a été demandé que l'offre s'adresse aussi bien aux familles qu'aux adultes, que les espaces-jeux soient dimensionnés de manière à pouvoir accueillir plusieurs classes d'écoles à la fois (cinq classes correspondent à une centaine d'enfants) et que la diversité des jeux soit plus grande qu'aujourd'hui (cf. § 6.1.2).

**Programme de projet :** Notre Autorité est favorable à l'installation d'équipements qui favorisent la convivialité et le séjour sur les Jeunes-Rives comme des grills, bancs, tables de pique-nique et un terrain de pétanque. Elle estime en revanche que le parc doit conserver une vocation très large et que les grands espaces libres qui seront à disposition représenteront déjà une source de loisirs et de sports. Le dimensionnement de l'offre de jeux et d'équipements sera étudié avec soin, de même que la possibilité d'implanter du mobilier de fitness urbain. Concernant les jeux tous âges, il s'agira de rechercher l'emplacement le plus adéquat, dans le parc des Jeunes-Rives ou sur la place du Port.

### 8.4.3. La culture

Participant à l'animation des Jeunes-Rives, un espace dédié à la culture est prévu. Destinés à accueillir des arts vivants tels que théâtre, musique, marionnettes, quatre modules prennent place sur la promenade à l'est du parc. Ils offrent un espace propice aux représentations et expositions sur une surface cumulée de 50 mètres carrés.

Selon les réflexions menées dans le cadre de la phase d'avant-projet, cette structure devrait être gérée par une entité professionnelle pilotée par la Direction des affaires culturelles et mise à disposition des utilisateurs. Les activités seront saisonnières.

**Consultation** : La demande d'un espace de musique, théâtre, cinéma Open air et activités culturelles plus important que celui prévu par l'avant-projet Ring a été exprimée.

**Programme de projet** : Notre Conseil a accepté une augmentation de la surface proposée pour répondre à la demande du développement des activités culturelles. Le montant supplémentaire se monte à 194'000 francs.



*Figure 16 : Les pavillons dédiés à la culture (photo de la maquette de l'avant-projet)*

## **8.5. Concept énergétique**

Grace à sa politique énergétique, la Ville de Neuchâtel s'alimente déjà entièrement avec l'électricité Areuse+, une énergie 100% neuchâteloise, à 95% hydraulique et 5% solaire.

Les quartiers des Terreaux, de la Gare, du Mail, de la Maladière et de Microcity présentent un certain nombre d'installations solaires existantes et innovantes ainsi que plusieurs projets en gestation, et constituent le premier périmètre de projets d'architecture solaire. Situé au cœur de ce

périmètre, le projet de parc urbain solaire sur les Jeunes-Rives s'inscrit naturellement dans la même dynamique. Cet espace public majeur, permettra d'offrir une grande visibilité à cette « vitrine de l'architecture solaire » par des aménagements et des constructions intégrant la notion d'énergie renouvelable, qui devront être étudiés lors de l'étude de projet.

Nous souhaitons que les Jeunes-Rives deviennent un véritable parc solaire et que l'ensemble du projet intègre cette thématique, du plus simple mobilier aux bâtiments. Dans un esprit d'urbanisme durable, il s'agit également de mettre en évidence le potentiel présent dans notre ville en matière d'architecture et de production solaires.

Parmi les bâtiments planifiés dans l'avant-projet, trois objets devront être chauffés : le restaurant, le belvédère et le café-bain public. L'étude a montré que les besoins en chaleur seront réduits grâce à un traitement performant de l'enveloppe thermique des ouvrages. Du fait de la distance séparant ces trois bâtiments, une production de chaleur centralisée n'est pas appropriée. Cité de l'énergie avec le label européen EEA®-gold et engagée pour améliorer durablement son efficacité énergétique<sup>11</sup>, la Ville de Neuchâtel doit se montrer exemplaire en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie. Il a d'emblée été décidé de renoncer aux installations de chauffage au mazout. L'utilisation d'énergies renouvelables (pompes à chaleur et capteurs solaires thermiques) est préconisée.

**Programme de projet :** La volonté est de favoriser les énergies renouvelables sur l'ensemble du site et de développer des projets novateurs, en partenariat avec Microcity et le CSEM. Les cahiers des charges des bâtiments, qui seront financés par des privés, intégreront cette thématique, tout comme ceux dévolus aux infrastructures publiques.

## 8.6. Éclairage

Un concept pour l'éclairage nocturne du périmètre a été étudié. Comme il s'agit d'un site urbain destiné à vivre toute l'année, un bon équilibre entre éclairage fonctionnel, sécuritaire, d'ambiance, économe et limitant la pollution lumineuse devra être trouvé. De manière générale, nous souhaitons qu'un dispositif d'éclairage soit étudié afin que la luminosité

---

<sup>11</sup> Signature de la Convention des Maires, participation à REVE d'Avenir, projet HOLISTIC.

ambiante (phases lunaires) soit prise en compte dans la régulation lumineuse.

Dans ce but, l'avant-projet propose cinq degrés différents d'éclairage. Le quai Léopold-Robert est valorisé par un éclairage qui met en évidence son caractère de promenade du XIX<sup>ème</sup> siècle. Ce principe s'étend jusqu'à la rue du Stade qui définit la nouvelle limite est des Jeunes-Rives. La promenade est mise en évidence de la même manière. Les pavillons vélos, éclairés pour leurs propres besoins, servent en même temps d'éclairage public. Ponctuellement, dans le parc et le long de la promenade, un éclairage plus doux et indirect crée une luminosité d'ambiance. Le long de la rive, le restaurant, le belvédère et le café-bain public sont éclairés de l'intérieur et deviennent des repères visuels.

**Programme de projet :** Un mandat complémentaire de concepteur lumière doit permettre d'affiner le projet, afin d'optimiser l'éclairage du site en tenant compte des normes en vigueur et des objectifs de la Ville en matière de consommation énergétique, pollution lumineuse et mise en valeur des sites marquants.

## 8.7. Infrastructures souterraines

La phase d'avant-projet a permis de constater que les canalisations et conduites d'alimentation en eau et électricité sont obsolètes et doivent faire l'objet d'une mise à niveau. L'analyse doit être affinée en phase de projet avec les différents services et entreprises concernés (Infrastructures et énergies, Parcs et promenades, Viteos, Swisscom).

Un avant-projet a été élaboré. Il se base essentiellement sur des infrastructures neuves. Pour simplifier l'organisation de manifestations temporaires, dont Festi'Neuch et le cirque Knie, des équipements supplémentaires d'électricité, eau potable et évacuation des eaux usées ont été prévus. Ils visent à faciliter la connexion des chapiteaux, stands, roulottes, tout en offrant une certaine polyvalence d'utilisation et d'implantation sur le site. Le coût de ces infrastructures a été intégré au devis estimatif de réalisation.

**Réduction des coûts :** Il serait possible de réduire une partie des nouvelles infrastructures souterraines prévues pour faciliter l'installation des manifestations temporaires comme Festi'Neuch (eau, électricité) et l'entretien du parc (arrosage automatique). Notre Conseil attire toutefois votre attention sur le risque que comporterait la réduction des investissements prévus car celle-ci pourrait entraîner une augmentation

des coûts annuels d'entretien et d'usage. Celle-ci n'a donc pas été retenue par notre Conseil.

## **8.8. Les abords**

L'avant-projet Ring prévoit de travailler les « coutures » avec les espaces bordant les Jeunes-Rives. Le trottoir, l'arborisation et la piste cyclable du côté sud du quai Léopold-Robert sont reconfigurés ; la promenade piétonne au sud de l'Hôtel Beaulac est élargie avec la construction d'une structure surplombant l'eau ; les aménagements extérieurs du secteur Université sont aménagés en cohérence avec le projet Ring, alors que ceux du secteur du Lycée Jean-Piaget sont réaménagés et équipés de places de stationnement en surface.

**Réduction des coûts** : Une diminution du périmètre d'intervention est proposée pour réduire les coûts, avec pour conséquence de traiter uniquement les abords immédiats du parc et d'abandonner également l'élargissement de la promenade au sud de l'Hôtel Beaulac. Le total des économies possibles en réduisant l'aménagement des abords se monte à 1'873'000 francs. Notre Conseil considère toutefois que la liaison au sud de l'Hôtel Beaulac est très importante d'un point de vue urbanistique. Durant la phase de projet, des synergies de financement seront donc recherchées avec l'Hôtel Beaulac.

## **9. Transports et mobilité**

Le règlement du concours European demandait que l'ensemble des modes de déplacement soit pris en compte, que les transports publics et la mobilité douce soient privilégiés, que les activités et constructions proposées soient cohérentes en termes de besoins en places de stationnement, génération de trafic et maîtrise des impacts environnementaux, que les surfaces prioritairement dédiées aux piétons soient préservées, développées et améliorées, que les liaisons entre la ville et les rives soient renforcées fonctionnellement et qualitativement. L'avant-projet Ring respecte ces objectifs.

### **9.1. Transports publics (TP)**

L'accès au site depuis la gare CFF s'effectue en une dizaine de minutes grâce à la liaison par funiculaire (Fun'ambule) jusqu'à l'avenue du 1<sup>er</sup> Mars et à pied.

Le site est desservi par la ligne de trolleybus 101 Cormondrèche – place Pury – Marin, à la fréquence de sept à huit minutes aux heures de pointe

et l'après-midi, dix minutes aux heures creuses et vingt à trente minutes dès 19h30. Le dimanche, la fréquence est à vingt minutes. Cette ligne est complétée par la ligne 121 qui relie la place Pury au P+R Piscines/Nid-du-Crô, à la fréquence quinze minutes.

**Consultation** : La demande a été exprimée de favoriser les transports publics en approche du centre-ville par la création de nouveaux sites propres et d'aménagements leur accordant la priorité dans le trafic, de développer le réseau et de renforcer la cadence.

**Programme de projet** : Le renforcement de l'offre en transports publics (cadences et correspondances) avec des aménagements supplémentaires, tels que couloirs bus leur offrant la priorité dans le trafic, fera l'objet d'un effort particulier de la part de la Ville. A terme, la prolongation du Littorail jusqu'à la Maladière permettrait de développer l'offre sans rupture de charge depuis le littoral est, et de l'ensemble de l'agglomération avec des correspondances au centre-ville.

## 9.2. Modes doux

La marche et le vélo sont les modes de déplacement privilégiés pour parcourir de courtes distances (un à trois kilomètres) et se révèlent être particulièrement rapides en milieu urbain. Ils représentent un maillon essentiel de la chaîne des transports, notamment vers ou depuis les gares et les arrêts de transports publics. On sait que le potentiel de développement de ces modes est grand et que l'enjeu n'est pas seulement environnemental, mais également de santé publique à cause des incidences du manque de mouvement. La qualité des cheminements et des connexions aux interfaces de transports fait partie des éléments clés pour encourager la marche et le vélo.

Grâce aux projets Ring et Port-Piaget, les espaces piétons gagneront en qualité. Un parcours pour personnes à mobilité réduite menant de la Place Pury au Nid-du-Crô en passant par le parc des Jeunes-Rives a d'ailleurs été réalisé il y a deux ans dans le cadre du projet « Chemin sans obstacles » de SuisseMobile.

La topographie du bord du lac permet des déplacements est-ouest agréables pour atteindre le centre-ville. Depuis Serrières, les cyclistes ont le choix entre l'itinéraire de cyclotourisme à partager avec les piétons le long du lac et une nouvelle bande cyclable sur la chaussée. À proximité des Jeunes-Rives, trois axes parallèles sont à disposition des cyclistes : l'avenue du 1<sup>er</sup> Mars (voies bus ouvertes aux cyclistes), la rue

des Beaux-Arts (rue à sens unique avec contresens cyclable) et le quai Léopold-Robert (itinéraire 50 du réseau SuisseMobile).

Pour éviter les conflits piétons/cyclistes, le transit des cyclistes n'est pas prévu à travers le parc, mais ceux qui souhaitent se rendre au bord du lac seront tolérés à l'allure du pas.

**Consultation** : Des piétons ont exprimé leurs inquiétudes concernant la cohabitation piétons / cyclistes sur le site des Jeunes-Rives et sur les cheminements d'accès au site.

**Programme de projet** : La gestion des déplacements à pied et à vélo, sous forme de partage de l'espace ou de séparation, devra être étudiée durant la phase de projet en lien avec le projet d'agglomération 3.

### 9.3. Transports individuels motorisés (TIM)

En 2012, le trafic annuel moyen sur la rue J.-L. Pourtalès était de 4'700 véhicules/jour, dont 1'200 véhicules liés à l'exploitation des 300 places de stationnement sur les Jeunes-Rives. Le déplacement du stationnement vers d'autres offres entraînera une diminution de la circulation dans le quartier des Beaux-Arts. Sur la base des chiffres 2011-2012, on peut estimer le trafic futur sur la rue J.-L. Pourtalès, après réalisation du projet Ring, modification des circulations sur le faubourg du Lac et de l'Hôpital et réorganisation des accès au parking du Port/A.-M. Piaget, à 3'700 véhicules par jour, soit une diminution de 1'000 véhicules. L'étude comporte un volet conséquent sur le stationnement qui est exposé au § 10.

**Consultation** : Le trafic des véhicules en lien direct avec le projet n'a pas fait l'objet de commentaires dans les consultations. La situation est perçue comme améliorée par le déplacement du stationnement hors du site des Jeunes-Rives.

## 10. Stationnement<sup>12</sup>

L'avant-projet Ring prévoit le déplacement des 300 places de stationnement des Jeunes-Rives vers de nouvelles offres répondant aux besoins effectifs, ceci afin de pouvoir affecter la surface actuellement dévolue aux voitures à l'agrandissement du parc. Pour connaître la

---

<sup>12</sup> Synthèse de l'étude sur le stationnement est présentée en annexe 2.

situation du stationnement dans le secteur des Jeunes-Rives, une étude approfondie a été menée par un bureau spécialisé (cf. annexe 2).

### **10.1. Objectifs en matière de stationnement**

Avant de présenter l'étude et l'offre de stationnement future, nous rappelons les principaux objectifs de la 3<sup>ème</sup> étape du Plan de stationnement, qui ont été approuvés par votre Autorité le 30 juin 2008 :

- satisfaire de manière volontariste les besoins des différents types d'usagers selon les secteurs ;
- participer à la vitalité économique et sociale de l'agglomération, notamment en assurant une bonne accessibilité au centre-ville et à ses commerces ;
- favoriser le transfert modal<sup>13</sup>, entre autres par le biais de parkings d'échange de type P+R à développer en périphérie de la ville et dans les autres communes de l'agglomération de Neuchâtel ;
- limiter les nuisances du trafic automobile par une gestion du stationnement visant à contenir le trafic aux heures de pointe et à minimiser le trafic à la recherche de places ;
- contenir le stationnement des pendulaires à destination de la ville de Neuchâtel.

Les priorités de ce plan de stationnement sont 1° les habitants, 2° les clients / visiteurs, 3° les pendulaires.

### **10.2. Remplacement du parking des Jeunes-Rives**

Les places de stationnement situées actuellement sur les Jeunes-Rives sont, en semaine, essentiellement occupées par des pendulaires (cf. annexe 2, § 2.1.3). Comme le prévoit la 3<sup>ème</sup> étape du plan du stationnement, l'objectif est d'encourager ces usagers à stationner dans les P+R situés aux entrées de la ville et à poursuivre leur déplacement en transports publics ou à vélo. C'est dans cette perspective qu'un parking relais de 217 places a été mis en service à Serrières en 2016.

---

<sup>13</sup> Le transfert modal désigne la diminution de l'utilisation de l'automobile au profit de modes de déplacement comme la marche, le vélo et les transports en commun.

Du côté est, le P+R Piscines/Nid-du-Crô offre de bonnes réserves de capacité.

Le week-end, il existe des réserves de stationnement dans les parkings du Port, des patinoires et de la Maladière. Quelques dizaines de nouvelles places pourraient éventuellement être aménagées sur le quai Léopold-Robert, en réorganisant les places actuelles.

L'objectif pour le projet est de proposer des solutions de remplacement adaptées aux différents types d'utilisateurs recensés et évalués dans l'étude sur le stationnement.

L'évolution du stationnement dans le secteur d'étude est récapitulée dans la Figure 18.



Figure 17 : Parking des Jeunes-Rives (Michel Bühler)

<b>Tableau récapitulatif de l'évolution du stationnement</b>						
	<b>Places en 2012</b>	<b>Places à remplacer</b>	<b>Places créées en 2016</b>	<b>Places à créer</b>	<b>Places futures</b>	<b>Remarques</b>
<b><u>Stationnement dans périmètre d'étude</u></b>						
<b>Jeunes-Rives</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	Voir phase projet
<b>Patinoires</b>	<b>196</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	Réserves de capacité
<b>Unilac</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	Besoins Uni
<b>Parking du Port</b>	<b>418</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>250</b>	<b>668</b>	Réserves ponctuelles
<b>A.-M. Piaget</b>	<b>87</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	Dans Parking Port
<b>Voirie</b>	<b>664</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>694</b>	Eventuellement
<b>Sous-total</b>	<b>1665</b>	<b>583</b>	<b>0</b>	<b>320</b>	<b>1402</b>	
<b><u>Stationnement hors périmètre</u></b>						
<b>Maladière</b>	<b>870</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>870</b>	<i>500 places disponibles en semaine, 240 le samedi</i>
<b>P+R Nid-du-Crô</b>	<b>337</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>337</b>	Réserves de capacité
<b>Pury</b>	<b>409</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>409</b>	Réserves de capacité dès 17h
<b>P+R Serrières</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>217</b>	<b>0</b>	<b>217</b>	Réserves de capacité
<b>Total</b>	<b>3281</b>	<b>583</b>	<b>217</b>	<b>320</b>	<b>3235</b>	46 places en moins compensées par un meilleur taux de rotation

Figure 18 : Tableau récapitulatif de l'évolution du stationnement

L'offre à moyen terme serait de 3235 places, par rapport à 3281 actuellement, soit une légère diminution temporaire de 46 places. (1,6%). Compte tenu de la différence positive de 205 places entre l'offre et la demande (cf. Figure 25, § 2.1.5), et de l'usage accru des places (cf. § 2.2), l'offre sera en réalité plus importante pour les résidents et le stationnement de courte durée.

À moyen et long terme, des possibilités de créer de nouvelles offres devront être étudiées et planifiées, tout en tenant compte de l'accroissement de la qualité de l'offre des transports publics, de la capacité du réseau et des normes environnementales : extension du parking du Port à étudier, création éventuelle d'un parking souterrain dans le futur bâtiment Unilac en remplacement du parking des patinoires, etc.

### Mesures d'accompagnement

Quelques mesures devraient accompagner l'offre future et en priorité :

- renforcer les liaisons en transports publics entre les P+R et le centre-ville (passage à la cadence 15 minutes pour le Littorail et 10 minutes pour la ligne 121) ;
- favoriser l'usage des modes doux et des TP urbains par des mesures d'encouragement à l'intention des habitants.

Une réflexion sur la tarification du stationnement sur voirie devra également être menée, de manière à l'harmoniser à celle des parkings en ouvrage pour inciter les automobilistes à se rendre immédiatement dans ceux-ci et à faire diminuer le trafic de recherche de place de stationnement.

Un renforcement de la communication devrait également être faite afin de viser un meilleur usage des parkings Maladière, Pury et Seyon (tous-ménages, affiches, publicité, etc.).

Grâce à des mesures volontaires, il est estimé que 10 à 15% des pendulaires renonceront à leur voiture. Ce report modal n'a pas été pris en compte dans les calculs de l'étude. Il ne faudrait pas en déduire que notre Conseil n'est pas attaché à voir se réaliser un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce, bien au contraire ! Cela a été démontré dans les engagements qu'il a pris à l'issue des démarches participatives « Centre et Rives » et « Centre et Gare ». Notre idée est que les habitudes puissent évoluer et que chacun trouve un mode de déplacement adapté à ses besoins.

#### **10.2.1. Synthèse du stationnement**

L'étude a permis de mettre en évidence le fait que, dans le périmètre d'étude et à proximité, l'offre de stationnement est abondante, que la demande actuelle est satisfaite, qu'il existe des réserves de capacité

dans les parkings en ouvrage et que le nombre de places occupées par des pendulaires est élevé. Les comptages effectués ont démontré que, globalement, l'offre de stationnement dans le périmètre allant du Port aux patinoires est nettement suffisante pour absorber la demande de pointe des beaux dimanches d'été. Une meilleure information sur les taux d'occupation des parkings et la tarification (parking des patinoires gratuit le dimanche) permettrait de mieux répartir la demande.

**Consultation :** Les réponses au questionnaire révèlent que la question du stationnement touche la population et polarise les positions : 66 personnes sur 1100 répondants ont exprimé des craintes concernant la disparition du parking des Jeunes-Rives et les changements d'habitudes qui en découleront et, à l'inverse, 53 personnes ont exprimé leur satisfaction de voir le stationnement disparaître des Jeunes-Rives.

Les participants aux ateliers participatifs Centre & Rives ont relevé que les tarifs des parkings gérés par la Ville sont plus avantageux que ceux des parkings gérés par des sociétés privées. Ils ont demandé que les tarifs soient unifiés et que la communication concernant les offres et les places de stationnement disponibles soit améliorée. La majorité d'entre eux a par ailleurs approuvé l'idée de favoriser le déplacement du stationnement des pendulaires dans des parkings-relais (P+R) aux entrées de la ville et d'orienter l'accessibilité aux parkings souterrains du centre-ville en fonction de la provenance des automobilistes, afin de faire diminuer le trafic au centre (privilégier l'accessibilité au parking Pury par l'ouest et au parking du Port par l'est).

**Programme de projet :** Les réflexions concernant le stationnement se poursuivront dans la phase de projet. Elles engloberont l'amélioration de la desserte en transports publics entre les P+R et le centre-ville, l'harmonisation de la tarification entre les parkings souterrains et le stationnement sur voirie, et le renforcement de l'utilisation des parkings en ouvrage qui sont sous-utilisés aujourd'hui. De plus, la question de la création de quelques dizaines de places sur le quai Léopold-Robert devra être analysée. Pour garantir une bonne accessibilité aux Jeunes-Rives en voiture, l'amélioration de la qualité des accès et cheminements piétonniers entre le parking de la Maladière et le bord du lac devra également être étudiée. Grace à l'identification des différents types d'usagers du parking des Jeunes-Rives, une réponse pourra être trouvée pour chacun.

Dans une première phase de chantier, les 300 places des Jeunes-Rives seront maintenues. Puis 30 places supplémentaires pourraient être créées sur le quai Léopold-Robert par une réorganisation des places

actuelles et la création de places au sud du Lycée Jean-Piaget. Cette question peut rester ouverte à ce stade et devra être analysée en détail durant la phase d'étude de projet.

## **11. Environnement**

### **11.1. Bruit**

L'étude réalisée au stade de l'avant-projet a permis de vérifier le respect des prescriptions en matière de protection contre le bruit extérieur. Ring va améliorer la situation actuelle, en réduisant les charges de trafic moyennes annuelles sur la rue J.-L. Pourtalès et dans l'ensemble du quartier des Beaux-Arts ainsi qu'en minimisant les nuisances sonores de Festi'Neuch.

**Programme de projet :** Les phases d'étude de projet et d'exécution des travaux devront être accompagnées d'une évaluation détaillée de toutes les questions liées au bruit (parmi lesquelles le déplacement des activités culturelles du côté est du parc et l'augmentation du nombre de places de stationnement sur le quai Léopold-Robert), afin de pouvoir respecter les valeurs limites légales pour le voisinage.

### **11.2. Remblais**

Les Jeunes-Rives ont un demi-siècle. A la fin des années 50, le développement urbain d'après guerre produisant d'importants volumes de matériaux d'excavation ainsi que le besoin de nouveaux terrains ont abouti au projet de gagner de nouvelles surfaces sur le lac. Le projet devait à l'époque s'étendre en direction de l'Ouest devant la baie de l'Evole et se prolonger jusqu'à Serrières.

Les terrains devant servir à être construits, les matériaux recherchés devaient être inertes afin d'assurer une stabilité du sol et limiter le tassement. Toutefois, les critères concernant les matériaux tout-venant de l'époque étaient particulièrement éloignés des normes environnementales actuelles.



*Figure 19 : Jeunes-Rives, 1962*

Comme tous les remblais importants de l'époque, le site des Jeunes-Rives a été inscrit dans le cadastre neuchâtelois des sites pollués (CANEPO) selon l'Ordonnance fédérale sur les sites pollués. Dans ce cadre, une investigation historique et technique a été réalisée en 2015 et 2016. L'objectif était de réunir les données existantes dans les archives ainsi que d'effectuer des forages et analyses des remblais. L'étude a été menée pour l'ensemble des nouvelles rives entre la STEP et la place du Douze-Septembre.

Ces analyses démontrent que le site contient des matériaux pollués comme la plupart des remblais de l'époque. La pollution y est toutefois contenue. Les investigations ont montré qu'il n'y a pas de migration de polluants dans l'environnement, notamment dans les eaux du lac. Selon ces résultats et la législation OSites, le site des Jeunes-Rives ne nécessite ni assainissement, ni suivi.

Une attention particulière a également été portée à la couche de surface du sol. Des analyses complémentaires ont été réalisées au début 2017. La conclusion montre que les normes sont respectées pour les usagers du site.

Ces investigations sont indépendantes du projet Ring. Il s'agit d'une procédure classique pour ce genre de situation. Le projet Ring en a influencé le calendrier, les anciennes décharges d'ordures étant prioritaires.

L'impact sur le projet concernera les matériaux remaniés. Ces derniers devront respecter les normes sur les déchets de chantier et suivre les filières dédiées. La réutilisation des matériaux in situ ne pourra être que partielle.

Les études de projet devront préciser les volumes et la qualité des matériaux à excaver. Afin d'optimiser la charge financière, une évaluation devra être menée afin de minimiser le volume de matériaux à remanier ou à évacuer.

**Etude de projet** : Les coûts des travaux de terrassement varieront en fonction des éléments suivants : quantité de matériaux fortement pollués à transporter en décharge, autorisation de la part du Canton de pouvoir réutiliser sur place la majeure partie des matériaux pour aménager la nouvelle topographie ou nécessité de les évacuer et d'en faire venir d'autres.

## 12. Développement durable (outil SméO)

Durant la phase d'avant-projet, une évaluation de la durabilité du projet Ring a été réalisée. Un soutien financier fédéral a été obtenu en 2011, dans le cadre du programme « Quartiers durables » lancé par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Ring a en effet été retenu parmi 18 projets pionniers en Suisse pour l'utilisation de l'outil « *Quartier durable by SméO* »<sup>14</sup>.

### 12.1. Objectifs de l'étude

Grâce à un référentiel d'évaluations qualitatives et quantitatives, structuré en une grille de cinquante-six critères, l'analyse a porté sur les trois piliers du développement durable : les aspects environnementaux, socioculturels et économiques.

Les critères sont répartis en cinq domaines principaux (comprenant douze sous-domaines) : besoins & gouvernance (avec notamment la question d'organiser une démarche participative) ; préservation des ressources (matériaux, énergies, mobilité, sol et eau) ; site & architecture (identité, pérennité du projet) ; prise en compte de la collectivité (mixité, sécurité, confort et santé) ; maîtrise des coûts et finances (vision globale sur tout le cycle de vie du projet, financement, aspects fonciers).

---

<sup>14</sup> [www.quartiers-durables.ch](http://www.quartiers-durables.ch)

Il s'agissait d'examiner les possibilités d'optimisation de l'avant-projet. La comparaison a pris en compte l'évolution du site entre l'état initial (Jeunes-Rives actuelles), le résultat du concours European 10 et l'avant-projet Ring.

## 12.2. Résultats

L'idée de la méthode est d'allumer des voyants correspondant à des feux de signalisation :

- vert : le projet est favorable du point de vue de la durabilité ;
- orange : il est en principe possible d'optimiser encore le projet ;
- rouge : attention, il y a risque de négliger certaines contraintes ;
- noir : veto au projet.

Certains critères ne sont pas applicables au stade où l'analyse est faite et ne participent pas à l'évaluation globale (bleu).

<b>Sous-domaines</b>	<b>Etat initial</b>	<b>Concours</b>	<b>Avant-Projet</b>
Besoins & gouvernance (participation)	rouge	orange	vert
Ressources / Matériaux	bleu	bleu	orange
Ressources / Energies	rouge	orange	vert
Ressources / Mobilité	rouge	orange	vert
Ressources / Sol et eau	orange	orange	vert
Site & archi. / Identité	rouge	orange	vert
Site & archi. / Pérennité	rouge	rouge	vert
Collectivité / Mixité	orange	vert	vert
Collectivité / Sécurité	orange	orange	vert
Coûts & fin. / Cycle de vie	rouge	rouge	vert
Coûts & fin. / Financement	orange	orange	orange
Coûts & fin. / Foncier	orange	orange	orange

Figure 20 : Grille d'évaluation du projet Ring

Sur la base des résultats, on peut faire les commentaires suivants :

- les réflexions concernant les matériaux n'interviennent pas avant l'étude de l'avant-projet (elles seront encore affinées lors de l'élaboration du projet) ;
- la "note rouge" concernant la pérennité du site au moment du concours est due à la non prise en compte de l'aspect "site pollué" (investigation historique par contre effectuée durant l'étude d'avant-projet) et au fait que les terrains sont inondables lors des crues centennaires (mesures de protection intégrées dans l'avant-projet) ;
- l'amélioration de la note pour la sécurité, entre les phases concours et avant-projet, est due à la prise en compte de l'évaluation du bruit ;
- pour les critères relatifs aux coûts du cycle de vie, l'étude des aspects touchant l'exploitation et l'entretien ne sont pas réellement abordés au stade d'un concours, ce qui péjore l'évaluation globale. En outre, il faut noter l'évolution positive (vert) de l'avant-projet, qui intègre entre autres une étude de scénarios de rénovation ou déconstruction des infrastructures de la place du Douze-Septembre ;
- enfin, les détails du financement et de la maîtrise foncière ont démarré au stade de l'avant-projet, mais les résultats des études ne seront disponibles qu'au moment du projet, ce qui permettra justement de l'optimiser du point de vue économique et financier.

### **12.3. Ecobilans des constructions**

Si on évalue le projet Ring sous l'angle du développement durable (atteintes environnementales, énergie, bien-être des utilisateurs, coûts globaux), on peut affirmer que les constructions neuves remplaceront avantageusement celles de la place du Douze-Septembre, qui ont déjà trente ans.

Une comparaison a été effectuée entre les futurs bâtiments du projet et les bâtiments existants, en tenant compte de la matérialisation envisageable au stade de l'avant-projet. En considérant l'énergie grise des matériaux de construction, on constate que, pris ensemble, les nouveaux bâtiments auront des émissions de gaz à effet de serre

nettement moindres que les bâtiments construits il y a trente ans (calculs avec les équivalents annuels de tonnes de CO<sub>2</sub>). Pour ce qui est de l'énergie utilisée pour le chauffage, la comparaison est plus difficile, car les infrastructures de la place du Douze-Septembre ne sont pas isolées, n'ont pas d'installation de chauffage et sont fermées durant l'hiver. Toutefois, en début et fin de saison, les tenanciers chauffent une partie des locaux avec des chauffages électriques. L'écobilan global reste donc toujours clairement en faveur du projet Ring. Des travaux de rénovation lourde pour isoler, chauffer et assainir les constructions de la place du Douze-Septembre (restaurants, magasin) coûteraient près d'un million de francs. Une telle dépense n'est pas du tout justifiable, si on considère les fonctionnalités réduites et le moindre confort de ces infrastructures, par rapport à ce que Ring proposera aux générations futures.

Afin de minimiser encore l'écobilan du projet, il est proposé d'appliquer les recommandations du concept énergétique pour la production de chaleur et d'électricité (cf. § 8.5), ce qui permettra de rendre le projet totalement autonome en énergie et neutre du point de vue de son "bilan carbone". Il est également recommandé d'évaluer la faisabilité de recycler tout ou partie des volumes de béton de la place du Douze-Septembre pour les nouvelles constructions, car le béton armé représente une charge importante dans un écobilan.

#### **12.4. Conclusion de l'étude Sméo**

L'outil utilisé a été un excellent moyen d'ouvrir une réflexion globale en vue de chercher des optimisations de l'avant-projet Ring. On constate que la démarche a porté ses fruits, puisque la grande majorité des critères évolue de manière positive. Il reste des domaines où les résultats sont perfectibles, mais c'est surtout durant la phase de finalisation du projet qu'il faudra veiller à optimiser les divers éléments.

**Programme de projet :** La faisabilité de recycler tout ou partie des volumes de béton de la place du Douze-Septembre pour les nouvelles constructions sera étudiée durant la phase de projet. L'optimisation des éléments décrits ci-dessus devra également être recherchée.

### **13. Adaptation de la planification communale**

La planification communale actuelle – plan des affectations et plan des règles urbanistiques – devra être adaptée pour permettre la construction des différents pavillons. La procédure d'harmonisation sera préparée durant la phase de projet, puis proposée à votre Autorité.

### **13.1. Domanialité**

Conformément à l'accord du 15 mars 1993 portant sur la domanialité des terrains gagnés sur le lac, le domaine de l'Etat sera cadastré, si nécessaire, et un droit de superficie cédé à la Commune. Celle-ci constituera elle-même un droit de superficie de second degré à l'attention des tiers, par exemple l'exploitant du restaurant. « *En application de l'arrêté du 10 juin 1960, l'Etat de Neuchâtel se réserve la possibilité de réclamer à la Commune une redevance annuelle si une partie des surfaces concédées devait être utilisée à d'autres fins que pour des activités d'utilité publique* »<sup>15</sup>. Des discussions sont en cours avec le Canton pour définir des conditions foncières favorables à la réalisation du projet Ring, qui revêt un intérêt pour l'ensemble de l'agglomération, intérêt qui est renforcé par la réalisation d'un RER dans le cadre de la stratégie Neuchâtel Mobilité 2030.

## **14. Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE)**

Le Département a été associé étroitement aux réflexions. Il est représenté au sein du COPIL par l'aménagiste cantonal.

Dans son courrier du 31 octobre 2012, le DDTE relève que le projet est de qualité et qu'il s'inscrit dans le processus de développement du territoire voulu par l'Etat de Neuchâtel. Il souligne l'ampleur du travail effectué. Concernant le stationnement, il soutient les recommandations qui visent à déplacer les pendulaires aux portes de la ville et demande que la faisabilité technique et financière des solutions évoquées soient vérifiées durant la phase d'étude de projet.

---

<sup>15</sup> Lettre du DGT à la Direction de l'urbanisme du 31 octobre 2012

## 15. Aspects financiers

### 15.1. Devis du crédit d'étude de projet

Estimation des honoraires des mandataires pour les phases de projet de l'ouvrage et de demande d'autorisation de construire

	CHF
<b>ARCHITECTE</b>	<b>580'000</b>
<b>MANDATAIRES SPECIALISES 1</b>	<b>359'000</b>
architecte-paysagiste	105'000
éclairagiste	30'000
ingénieur civil	82'000
géotechnicien	22'000
géomètre	5'000
ingénieur chauffage-ventilation	45'000
ingénieur sanitaire	35'000
ingénieur électricité	35'000
<b>MANDATAIRES SPECIALISES 2</b>	<b>249'000</b>
urbaniste	20'000
ingénieur conseil mobilité-stationnement	20'000
ingénieur conseil environnement terrestre	34'000
sondages, carottages, analyses	60'000
ingénieur conseil environnement aquatique/lacustre/riverain	22'000
ingénieur conseil environnement aquatique/lacustre/riverain pour NIE	55'000
ingénieur conseil en physique du bâtiment et acoustique	20'000
arboriste-conseil	8'000
ingénieur conseil sécurité	10'000
<b>MANDATAIRES SPECIALISES 3</b>	<b>110'000</b>
économiste	50'000
infographiste	20'000
communication	40'000
<b>FRAIS DU MAÎTRE D'OUVRAGE</b>	<b>5'889</b>
<b>DIVERS ET IMPREVUS</b>	<b>50'000</b>
<b>FRAIS DE REPROGRAPHIE</b>	<b>35'000</b>
<b>TOTAL HT</b>	<b>1'388'889</b>
<b>TVA 8%</b>	<b>111'111</b>
<b>TOTAL TTC</b>	<b>1'500'000</b>

## 15.2. Explicatif du devis du crédit d'étude de projet

Le coût du devis de la phase de projet est de 1'500'000 francs TTC.

Cette phase d'étude fait suite à la demande de crédit de 620'000 francs pour la phase d'avant-projet, dont le crédit a été bouclé au 31.12.2016 avec un solde de 29'644 francs (cf. rapport de gestion 2016, p.142).

Les prestations des architectes comprennent, comme pour la 1<sup>ère</sup> phase, une moins-value de 15 % par rapport au tarif de la Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics (KBOB) utilisé par les collectivités publiques.

Le devis de la phase de projet comprend, outre les prestations d'architecte décrites au § 15.2.1, celles des mandataires spécialisés 1 qui englobent l'architecte-paysagiste pour le projet paysager du parc, la gestion des arbres et les mouvements de terrain, de l'ingénieur en génie civil pour les parties structurelles des ouvrages et les infrastructures de canalisations, de l'ingénieur en chauffage, ventilation, sanitaire et électricité pour les techniques du bâtiment.

Les mandataires spécialisés 2 traiteront des questions liées à la gestion de la mobilité et du stationnement, à l'environnement sur le site et dans le lac, aux qualités constructives des bâtiments et aux normes de sécurité. En outre le mandat d'urbaniste permettra de définir les modifications à apporter au plan et règlement d'aménagement communal.

Les mandataires spécialisés 3 s'attacheront à l'analyse économique et à la recherche d'investisseurs privés pour les constructions, et à la communication du projet en vue de la demande de crédit de réalisation. Les prestations d'infographistes sont aussi budgétisées.

Nous avons reconduit dans cette phase un montant de 5'900 francs pour les frais du maître de l'ouvrage, respectivement du Comité de pilotage, qui peuvent servir notamment à des visites de réalisations similaires.

Contrairement à ce que nous avons annoncé dans le rapport 11-025, ce crédit sera porté entièrement par la Ville. Environ deux tiers des prestations concernent le développement du projet en termes d'aménagements d'espaces publics, le dernier tiers est lié à la construction des bâtiments. Les discussions avec les futurs partenaires devant être menées en phase de projet, il est prématuré de les faire participer financièrement à ce stade.

Le cas échéant, il s'agit d'un investissement préalable, les études entreprises à ce jour et à venir faisant partie *in fine* du coût de l'ouvrage. Cet investissement sera valorisé, selon les cas, sous forme de financement privé, de loyer ou de droit de superficie.

### **15.2.1. Prestations d'architecte**

Les prestations d'architectes de cette phase ont pour but d'élaborer un projet optimisé sous l'angle architectural, constructif, technique et financier, sur la base de l'avant-projet. Elles comprendront aussi les prestations d'autorisation de construire. Les phases liées à la réalisation de l'ouvrage pourront ensuite débuter (phase d'appel d'offres, construction).

Les prestations de la phase de projet de l'ouvrage consistent notamment à :

- organiser, diriger et coordonner les mandataires spécialisés, ainsi qu'assurer l'échange des informations ;
- élaborer le projet de l'ouvrage et l'établissement, à l'échelle prescrite, des plans nécessaires à la demande d'autorisation de construire ;
- définir des principes constructifs ;
- effectuer les démarches de consultation auprès des pouvoirs publics et des services techniques et prendre en compte leurs demandes ;
- rédiger un rapport explicatif ;
- réaliser les études de détails constructifs d'aménagement et d'architecture, choisir les matériaux et leur mise en œuvre ;
- intégrer les propositions des professionnels spécialisés, des conseillers et des entrepreneurs, compte tenu des exigences de qualité et de l'économie des moyens à mettre en œuvre ;
- établir le devis détaillé (par code des frais de construction (CFC) par exemple) décrivant les prix et quantités, à un degré de précision de +/- 10 % ;
- établissement du dossier de demande d'autorisation de construire ;
- mettre à jour le calendrier des opérations et proposer une planification de la réalisation de l'ouvrage.

### 15.3. Charges financières

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

Le taux d'amortissement moyen est de 10 %. La charge moyenne annuelle sera de CHF 163'725.- sur 10 ans.

	Taux %	Montant CHF
Investissement net TTC		1'500'000
Amortissement	10%	150'000
Intérêts moyens	1.83%	13'725
Charge annuelle sur 10 ans		163'725

### 15.4. Planification des investissements

A la planification quadriennale 2014-2017, 1'500'000 francs sont inscrits en tant que crédit d'étude de projet pour le réaménagement des Jeunes-Rives. Dans le rapport 11-025, le crédit était évalué à 1'200'000 francs. L'augmentation de ce montant à 1'500'000 francs s'explique par le nombre de spécialistes qui doivent offrir leurs compétences afin de mener à bien ce projet de manière optimale, en prévision du crédit de réalisation. De plus, si le périmètre de projet a diminué par rapport à l'avant-projet, par contre les prestations liées aux procédures de demandes de permis de construire n'étaient pas prévues.

De même, le montant de 500'000 francs inscrit au budget des investissements 2017 à l'urbanisme sera respecté, la majorité des dépenses étant prévue en 2018.

## 16. Calendrier

A l'issue de l'étude de projet, le calendrier de mise en œuvre devra être établi en tenant compte de la temporalité de certains dossiers connexes tels que la prolongation du Littorail, le projet Unilac et le projet de grand magasin sur la place A.-M. Piaget, dans un souci de maintien de l'accessibilité au site et de l'usage des Jeunes-Rives.

Dans ce calendrier, la phase de projet se déroule entre le 2<sup>ème</sup> semestre 2017 et la fin 2018, afin de proposer une demande de crédit de réalisation au 1<sup>er</sup> trimestre 2019.



L'avant-projet a été subdivisé en sept parties principales couvrant l'ensemble des prestations des mandataires, les travaux, ainsi que les taxes et les frais principaux inhérents à ce type de réalisation.

Environ la moitié des coûts est inhérente à l'aménagement du parc et de la rive. Le solde est réparti entre les différentes constructions ainsi que pour le réaménagement des secteurs bordant le site des Jeunes-Rives afin de permettre au projet de s'intégrer de manière correcte à la ville.

Il faut noter qu'une partie non négligeable des coûts de réalisation est destinée aux travaux préparatoires (déconstruction, préparation du terrain, protections provisoires) et surtout aux infrastructures de canalisations et conduites d'alimentation.

En phase d'avant-projet, l'estimation des coûts est établie avec un degré de précision de +/- 15%. La phase de projet permettra de préciser et d'affiner ce devis selon la méthode du code de frais de construction (CFC) qui permet d'identifier les coûts de façon détaillée, par partie de construction et par corps de métier, avec un degré de précision de +/- 10%.

### **17.3. Optimisation des coûts**

Le montant d'économie envisageable est d'environ 6 millions de francs sur le coût global du projet et de 5.5 millions de francs sur la part de la Ville. La majorité des propositions ont engendré une baisse des coûts, mais quelques postes ont été revus à la hausse pour mieux correspondre aux exigences des normes ou améliorer la durabilité et la maintenance du projet. Toutefois, lors de l'étude de projet, notre Conseil veillera à ce que la réduction des investissements proposée n'engendre pas une augmentation des coûts annuels d'exploitation et d'usage.

Le tableau de la Figure 21 récapitule en deux colonnes les coûts de réalisation établis en 2012 (1<sup>ère</sup> colonne) et les coûts optimisés (2<sup>ème</sup> colonne) selon les réflexions du début de l'année 2017.

<b>COUTS DE CONSTRUCTION EN PHASE D'AVANT-PROJET (+/-15%)</b>				
Montants en CHF TTC base : OFS, oct.2011	<b>Estimation des coûts du 05.11.2012</b>		<b>Estimation des coûts optimisés du 14.03.2017</b>	
	<b>PROJET TOTAL</b>	<b>PROJET PART VILLE</b>	<b>PROJET TOTAL</b>	<b>PROJET PART VILLE</b>
<b>RING</b> (réalisation en 2 étapes continues)	<b>32'995'884</b>	26'009'508	<b>26'728'477</b>	20'537'028
<b>PARC</b>				
parc	<b>12'437'893</b>	12'437'893	<b>10'803'720</b>	10'803'720
<b>RIVE ET PLAGE</b>				
rive et plage	<b>2'210'733</b>	2'210'733	<b>1'988'061</b>	1'988'061
<b>CONSTRUCTIONS</b>				
restaurant	<b>4'109'473</b>	0	<b>3'314'548</b>	0
café-bain public	<b>1'807'313</b>	0	<b>1'807'313</b>	0
belvédère	<b>763'409</b>	0	<b>763'409</b>	0
pavillon mobilité	<b>416'854</b>	416'854	<b>66'339</b>	66'339
préau université	<b>1'063'486</b>	1'063'486	<b>0</b>	0
activités culturelles	<b>367'416</b>	367'416	<b>561'330</b>	561'330
activités nautiques	<b>612'360</b>	306'180	<b>612'360</b>	306'180
stands débits boissons	<b>408'240</b>	408'240	<b>204'120</b>	204'120
vestiaires plage	<b>510'300</b>	510'300	<b>510'300</b>	510'300
wc publics	<b>306'180</b>	306'180	<b>204'120</b>	204'120
<b>ABORDS</b>				
secteur quai L.-Robert	<b>489'888</b>	489'888	<b>204'120</b>	204'120
secteur Beaulac	<b>918'540</b>	918'540	<b>170'100</b>	170'100
secteur université	<b>861'840</b>	861'840	<b>226'800</b>	226'800
secteur lycée Jean- Piaget	<b>408'240</b>	408'240	<b>204'120</b>	204'120
<b>INFRASTRUCTURES</b>				
canalisations et conduites	<b>3'798'900</b>	3'798'900	<b>3'582'900</b>	3'582'900
<b>TRAVAUX PREPARATOIRES</b>				
travaux préparatoires	<b>1'026'270</b>	1'026'270	<b>1'026'270</b>	1'026'270
<b>FRAIS SECONDAIRES ET TAXES</b>				
frais et taxes	<b>478'548</b>	478'548	<b>478'548</b>	478'548

Figure 21 : Estimation des coûts de réalisation et optimisation

## 17.4. Financement

Durant la phase d'étude de projet, de nombreux choix devront être effectués. La pesée des intérêts se fera tout en préservant les principes fondamentaux du projet Ring qui ont été plébiscités lors de la démarche Centre et Rives.

Afin de mener la réflexion sur le financement, un mandat d'économiste aura pour objectif la recherche d'optimisation économique et de recherche de financements d'investisseurs publics et privés.

### 17.4.1. Financement du parc et de la plage

Plusieurs fonds sont à la disposition de la Ville pour financer une partie des espaces publics : le fonds communal pour les espaces de jeux, le fonds communal pour les arbres ainsi que le fonds communal pour les mesures d'agglomération et de valorisation urbaine.

Concernant le financement des nouveaux arbres, un montant de 420'000 francs maximum est à disposition dans le Fonds communal pour les arbres, géré par le Service des parcs et promenades. Cette somme a été versée par Expo.02 à titre de compensation pour les arbres abattus ou endommagés. Ce montant, pour tout ou en partie, ne pourra toutefois être utilisé que pour la plantation d'arbres supplémentaires par rapport au nombre d'arbres actuel.

Dans le cadre du Projet d'agglomération 3<sup>ème</sup> génération, qui définit les conditions-cadres de développement de l'urbanisation, de la mobilité et du paysage au sein de l'agglomération neuchâteloise, le projet Ring fait l'objet d'une demande de cofinancement concernant la requalification des cheminements piétonnier et cycliste au nord (quai Léopold-Robert) et piétonnier au sud du projet. Pour une réalisation évaluée à 2'350'000 francs, à partir de valeurs type (prix au m<sup>2</sup>), ces cheminements, qui offrent une alternative attractive à l'écart du trafic du réseau principal et fonctionnel situé sur l'avenue du Premier-Mars (RC5), recevront potentiellement un cofinancement de 30 à 40%, suivant la décision de la Confédération (qui interviendra au 1<sup>er</sup> semestre 2019). Ainsi, un financement maximum de 940'000 francs pourrait être envisagé pour cette partie d'ouvrage.

Ces recettes potentielles n'ont pas été intégrées dans les coûts de construction indiqués à la Figure 21.

### **17.4.2. Financement des bâtiments et équipements**

Parmi les bâtiments et équipements prévus dans le projet Ring, on distingue deux types de financement. Les bâtiments directement liés à l'usage de la plage et du parc tels que les modules de douches et de WC, et les bâtiments liés à une exploitation privée. Pour ces derniers, un appel à investisseurs privés permettra de financer des constructions telles que le restaurant, le café et bains publics, le belvédère ainsi que les modules de débits de boissons. Pour ces bâtiments, les cahiers des charges seront élaborés par la Ville et validés par le Canton.

### **17.4.3. Financement des espaces aux abords du parc**

Concernant les abords du parc, ceux autour de l'Hôtel Beaulac pourraient trouver des financements avec des partenaires tels que leurs propriétaires. Des démarches seront entreprises dans ce sens.

## **18. Gouvernance et consultation**

Le développement du projet Ring se poursuivra avec le comité de pilotage et le groupe de travail formés pour la phase d'avant-projet et présentés au §2. Ce travail se fera, tout au long de la suite du processus, en étroite collaboration avec les Commissions du Conseil général ports et rives, mobilité et stationnement et financière, ainsi qu'avec les Commissions consultatives transports et mobilité, nature et paysage ainsi que la Commission d'urbanisme. Les acteurs des domaines économiques, académiques, culturels, touristiques et de la mobilité seront également associés au processus.

Concernant le présent rapport, les Commissions financière et ports et rives seront formellement consultées.

## **19. Conclusion**

Réaménager un espace de la dimension des Jeunes-Rives et en faire un site de qualité auquel la population pourra s'identifier, représente un défi important mais également enthousiasmant !

Les études menées jusqu'à maintenant ont permis d'obtenir un avant-projet élaboré, abouti sous l'angle de la conception. Le grand travail de concertation mené parallèlement aux études, suivi d'un processus participatif qui s'adressait à l'ensemble de la population, a permis de vérifier que cet avant-projet correspond bien aux attentes de celle-ci et de l'asseoir sur un large soutien à travers un dialogue constructif.

La planification du réaménagement des Jeunes-Rives avance donc pas à pas de manière positive et doit maintenant passer à la dernière étape avant le crédit de réalisation, la phase de projet, qui permettra d'optimiser Ring du point de vue urbanistique, architectural, économique et sociétal afin d'aboutir à sa réalisation. La création d'un parc urbain solaire dans le secteur stratégique des rives urbaines est une véritable opportunité pour valoriser les atouts de notre ville et de l'agglomération neuchâteloise dans son ensemble.

C'est dans cet esprit que nous vous invitons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, à adopter le projet d'arrêté lié au présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL :

Le président,

Le vice-chancelier,

Fabio Bongiovanni

Bertrand Cottier

Projet

**Arrêté**

**concernant une demande de crédit d'étude pour la phase de projet de réaménagement des Jeunes-Rives**

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,  
sur la proposition du Conseil communal,

Arrête :

**Article premier.-** Un montant de 1'500'000 francs est accordé au Conseil communal pour un crédit d'étude pour la phase de projet de réaménagement des Jeunes-Rives.

**Art. 2.-** Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé à un taux de 10 %. La charge financière sera imputée à la Section de l'urbanisme.

**Art. 3.-** L'indexation est déterminée sur la base de l'indice des prix à la consommation.

**Art. 4.-** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

## Table des matières

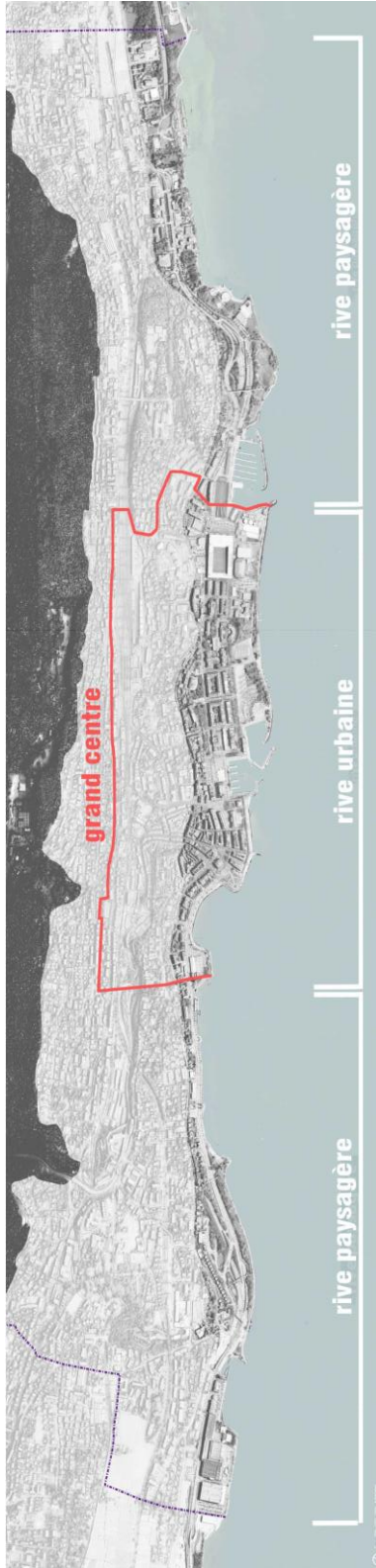
<b>1. Valorisation des espaces publics.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Gouvernance.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Processus .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Planification territoriale.....</b>	<b>6</b>
4.1. Plan directeur sectoriel « Le lac et ses rives ».....	6
<b>5. Projets connexes .....</b>	<b>7</b>
5.1. Pôle de formation et de développement .....	7
5.2. NumaPort.....	9
<b>6. Consultations.....</b>	<b>10</b>
6.1. Etude sur la perception des Jeunes-Rives .....	10
6.2. Présentation du projet au Parlement des Jeunes .....	13
6.3. Consultation des commissions .....	13
6.4. Conclusion .....	15
<b>7. Démarche participative Centre et rives.....</b>	<b>15</b>
7.1. Questionnaire concernant les Jeunes-Rives.....	16
<b>8. Ring – de l’avant-projet au projet .....</b>	<b>19</b>
8.1. Concept.....	19
8.2. Aménagement des espaces publics .....	20
8.3. Constructions, les pavillons et modules.....	25
8.4. Équipements .....	31
8.5. Concept énergétique .....	34
8.6. Éclairage .....	35
8.7. Infrastructures souterraines.....	36
8.8. Les abords .....	37
<b>9. Transports et mobilité .....</b>	<b>37</b>
9.1. Transports publics (TP) .....	37
9.2. Modes doux.....	38
9.3. Transports individuels motorisés (TIM).....	39
<b>10. Stationnement.....</b>	<b>39</b>
10.1. Objectifs en matière de stationnement .....	40
10.2. Remplacement du parking des Jeunes-Rives.....	40
<b>11. Environnement.....</b>	<b>45</b>
11.1. Bruit.....	45
11.2. Remblais .....	45
<b>12. Développement durable (outil SméO) .....</b>	<b>47</b>
12.1. Objectifs de l’étude .....	47
12.2. Résultats .....	48
12.3. Ecobilans des constructions .....	49

12.4.	Conclusion de l'étude Sméo .....	50
<b>13.</b>	<b>Adaptation de la planification communale .....</b>	<b>50</b>
13.1.	Domanialité .....	51
<b>14.</b>	<b>Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE) .....</b>	<b>51</b>
<b>15.</b>	<b>Aspects financiers .....</b>	<b>52</b>
15.1.	Devis du crédit d'étude de projet .....	52
15.2.	Explicatif du devis du crédit d'étude de projet.....	53
15.3.	Charges financières.....	55
15.4.	Planification des investissements .....	55
<b>16.</b>	<b>Calendrier .....</b>	<b>55</b>
<b>17.</b>	<b>Crédit de réalisation .....</b>	<b>56</b>
17.1.	Devis du crédit de réalisation.....	56
17.2.	Explicatif du devis provisoire de réalisation .....	56
17.3.	Optimisation des coûts .....	57
17.4.	Financement.....	59
<b>18.</b>	<b>Gouvernance et consultation.....</b>	<b>60</b>
<b>19.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>60</b>
<b>Annexes .....</b>		<b>65</b>
<b>1.</b>	<b>Plan directeur sectoriel 6.13 « Le lac et ses rives » .....</b>	<b>66</b>
<b>2.</b>	<b>Synthèse de l'étude stationnement sur les Jeunes-Rives .....</b>	<b>67</b>
2.1.	Diagnostic de la situation actuelle .....	67
2.2.	Modification de l'usage des places .....	73

## **Annexes**

# 1. Plan directeur sectoriel 6.13 « Le lac et ses rives »

Plan de situation du grand centre



Plan général



## 2. Synthèse de l'étude stationnement sur les Jeunes-Rives

### 2.1. Diagnostic de la situation actuelle<sup>16</sup>

#### 2.1.1. Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude, illustré en Figure 22, comprend l'ensemble des zones de stationnement situées entre la Place Alexis-Marie-Piaget et au parking des patinoires (Panespo).

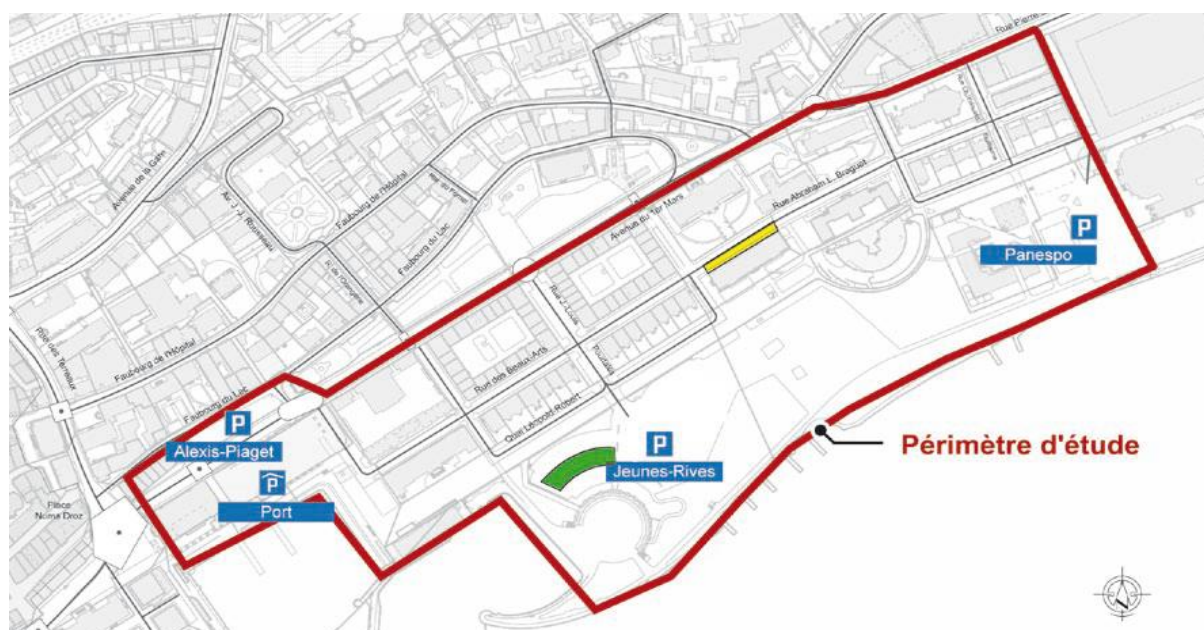


Figure 22 : Le périmètre d'étude

Pour les besoins de l'étude, la situation de trois parkings situés hors du périmètre d'étude a également été analysée (taux d'occupation, réserves de capacité): Maladière Centre (870 places payantes), Piscines/Nid-du-Crô (337 places, payantes sauf pour les possesseurs d'une vignette P+R<sup>17</sup>) et Pury (409 places payantes).

<sup>16</sup> Source : Christe & Gyax Ingénieurs Conseil SA, Projet Ring, Etude stationnement, rapport technique, décembre 2012.

<sup>17</sup> Les détenteurs d'une vignette P+R, ont la possibilité de stationner gratuitement sur ces parkings durant maximum 48 heures consécutives selon les conditions suivantes :

- être domicilié hors de la commune de Neuchâtel ;
- travailler dans une entreprise située en ville de Neuchâtel ou étudier en ville de Neuchâtel ;
- être au bénéfice d'un abonnement Onde Verte 2 zones, dont une au minimum sur le territoire de la Ville de Neuchâtel, ou d'un abonnement général CFF.

### **2.1.2. Offre actuelle**

Dans le périmètre d'étude, l'offre de stationnement public s'élève à 1665 places (sans les places pour handicapés), soit 751 places sur voirie (623 en zone bleue et 128 payantes courte durée), 300 aux Jeunes-Rives, 196 aux patinoires et 418 au parking du Port. L'ensemble des places publiques est géré, à travers la limitation de la durée ou une tarification. Le coût du stationnement, qui est plus bas sur voirie que dans les parkings en ouvrage, n'est pas favorable à une utilisation prioritaire de ceux-ci et induit un trafic de recherche de places en surface. Plus de la moitié des places publiques consiste en places de courte durée (places bleues ou payantes 2 heures), ce qui permet une plus grande rotation (nombre de véhicules qui ont stationné sur une place durant une période définie). Diverses possibilités de vignette (stationnement illimité en zone bleue) sont offertes aux usagers, non seulement résidents, mais également pendulaires dynamiques<sup>18</sup> ou entreprises.

### **2.1.3. Demande actuelle**

Les enquêtes réalisées ont révélé que l'offre du périmètre satisfait la demande en semaine (80% d'utilisation globale au maximum, avec des variations selon les parkings). Des pics apparaissent en milieu de matinée (10h) et d'après-midi (15h). Les places sur voirie et près du centre-ville sont plus fortement sollicitées que les autres, bien que payantes et de courte durée. Le parking des Jeunes-Rives est fortement occupé en journée, contrairement à celui des patinoires, qui est principalement occupé par des pendulaires en journée tout en offrant de bonnes réserves de capacité, mais qui est bien occupé en soirée. Les usagers du parking des Jeunes-Rives sont essentiellement des pendulaires (65% des usagers restent plus de 4h) (cf. Figure 23).

---

<sup>18</sup> Les pendulaires sont divisés en deux catégories : les pendulaires « statiques » que la Ville souhaite encourager à stationner dans les P+R (cf. § 10.1) et les pendulaires « dynamiques » qui ont besoin de leur voiture pour le travail et ont, de ce fait, la possibilité d'acquiescer une vignette.

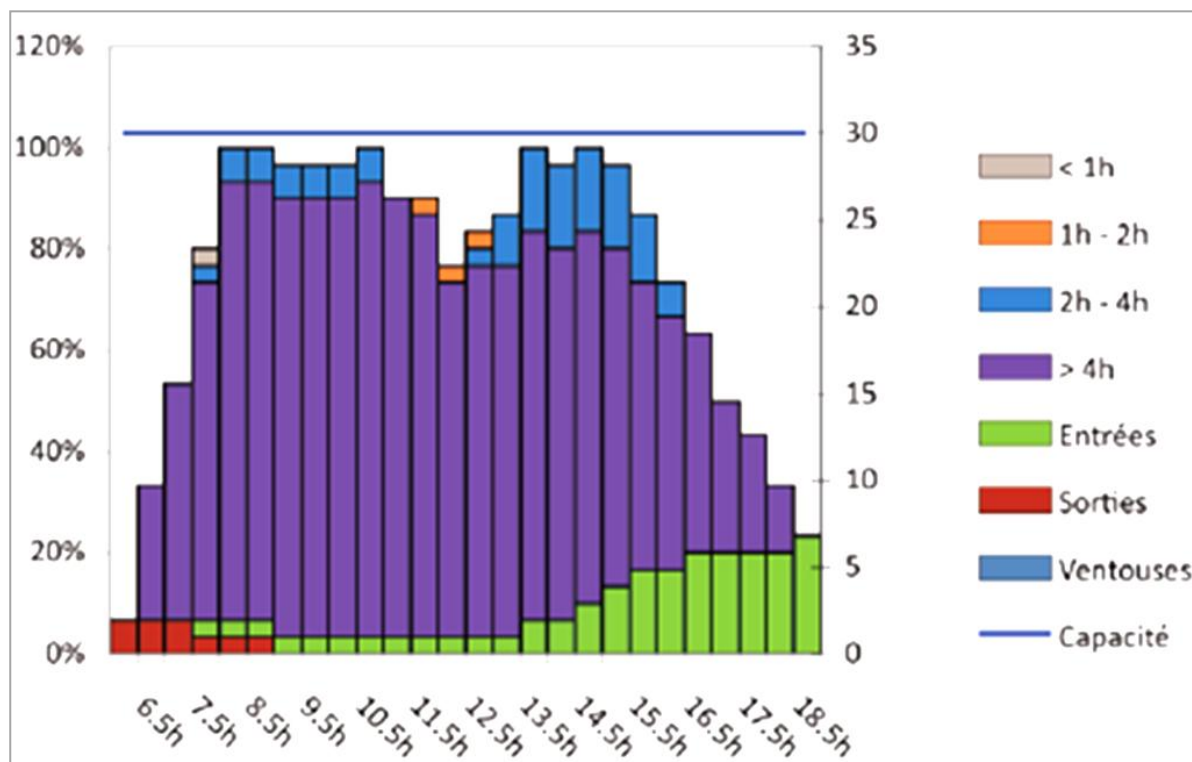


Figure 23 : Analyse de la structure du stationnement sur 30 places du parking des Jeunes-Rives. Il apparaît que les usagers sont essentiellement des pendulaires (violet > 4h).

Les bénéficiaires de vignettes stationnent principalement sur voirie et beaucoup moins sur les parkings des Jeunes-Rives et des patinoires.

Le parking du Port présente des réserves ponctuelles de capacité en journée.

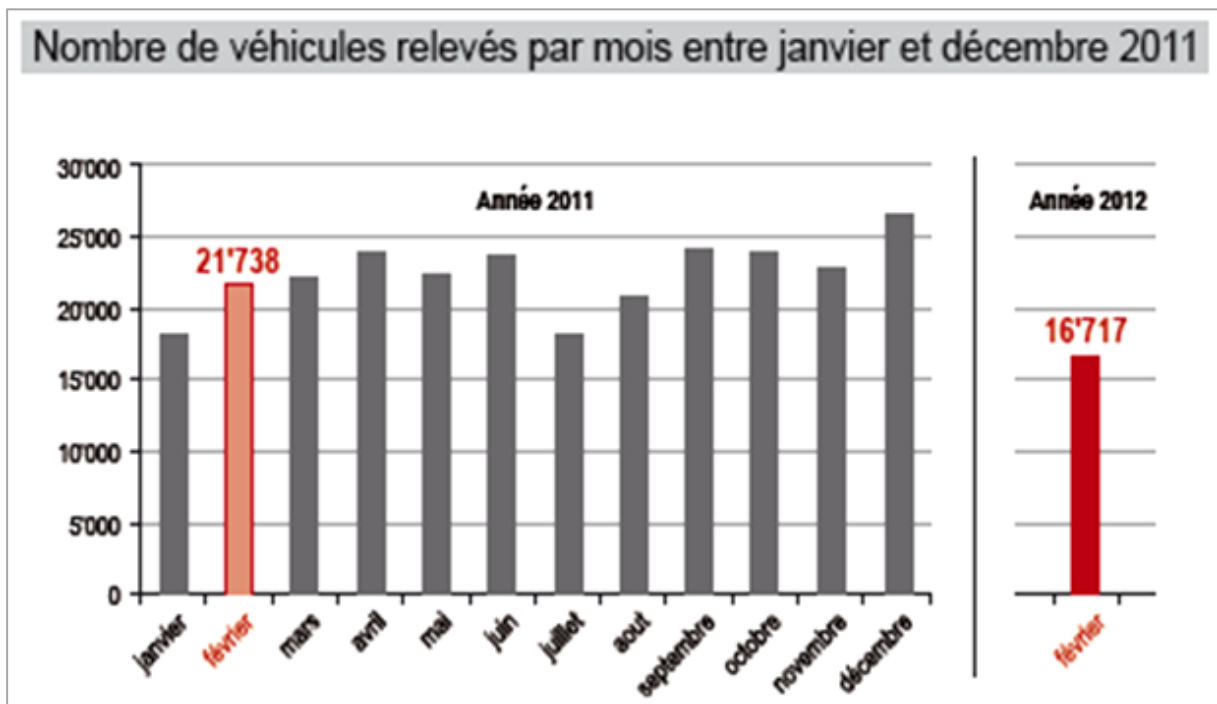


Figure 24a : Parking du Port (env. 420 places payantes, illimitées) : l'analyse de l'occupation révèle que février 2012 est nettement en retrait par rapport à 2011.

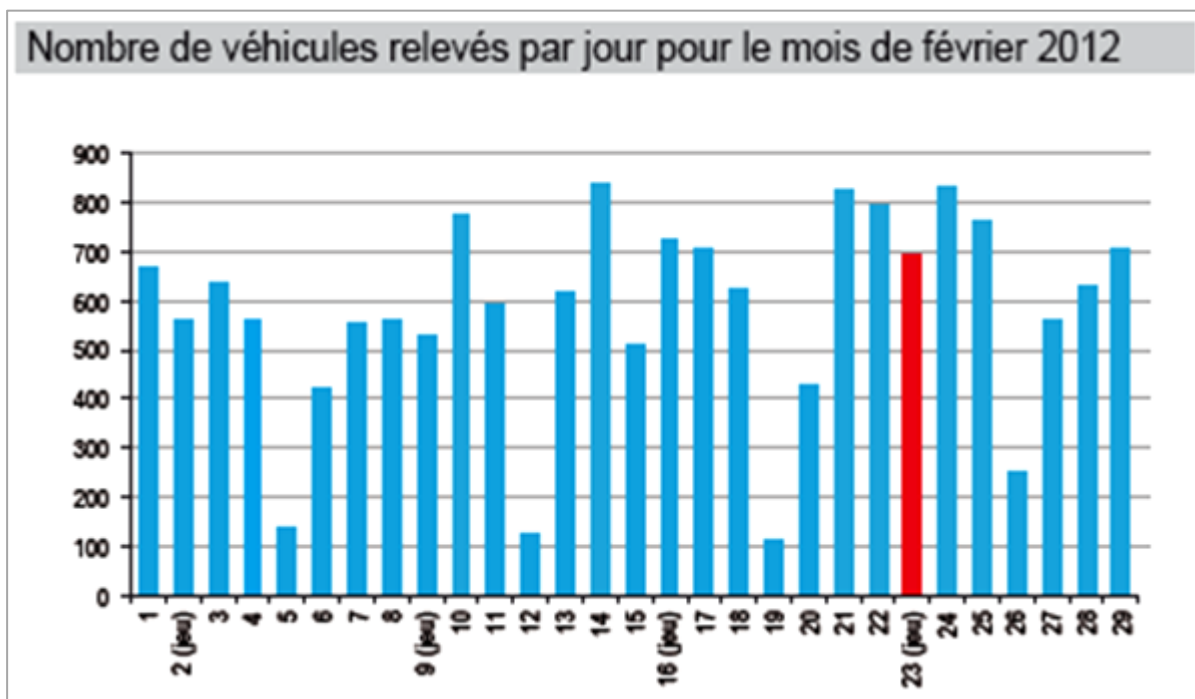


Figure 24b : Parking du Port : le graphique détaille le taux d'occupation en février 2012. Le 23 février, l'occupation a été comptabilisée heure par heure (cf. Figure 24c).

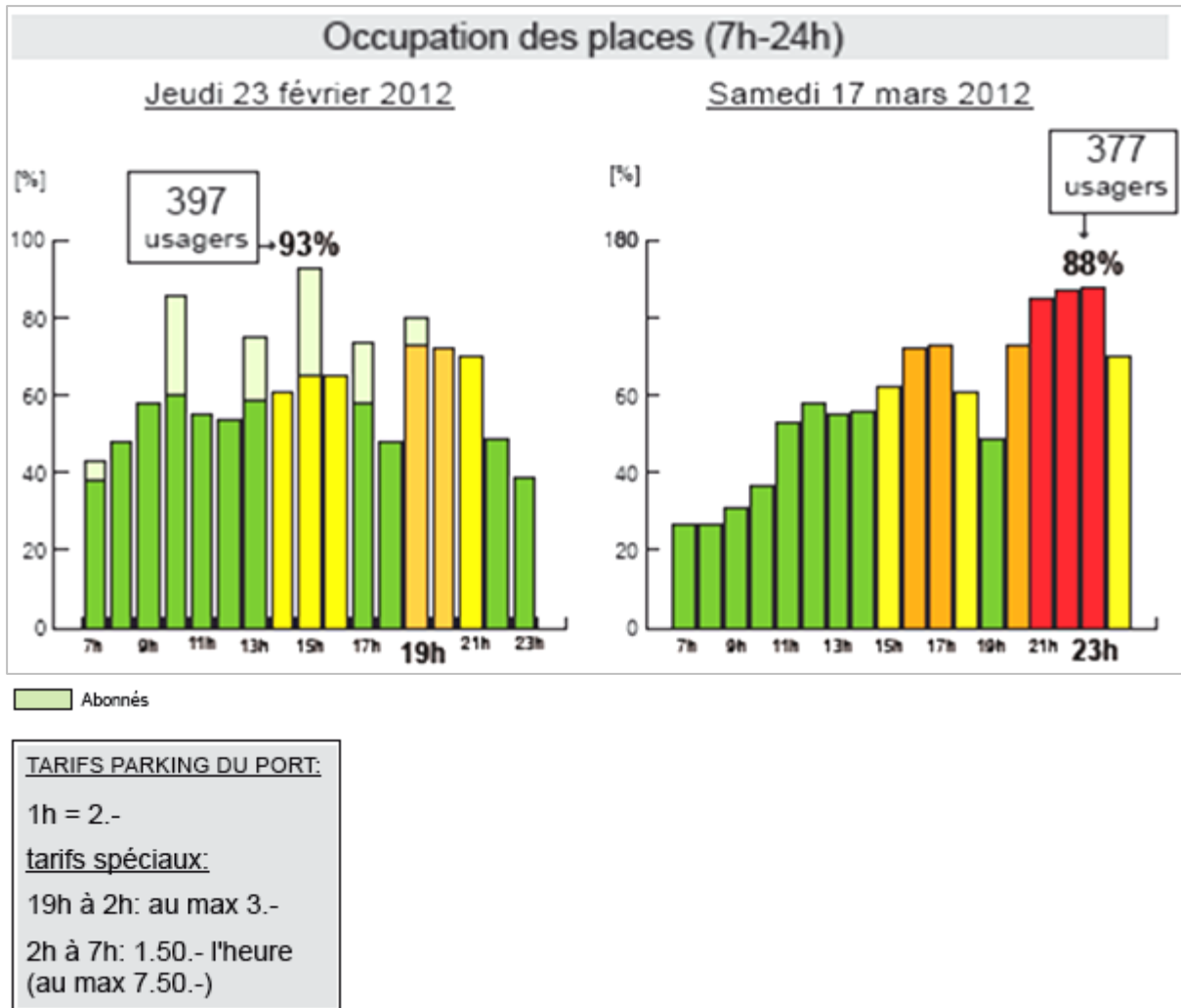


Figure 24c : Parking du Port : le graphique indique que des réserves ponctuelles de capacité existent en journée (semaine et samedi) ; l'occupation est plus marquée en soirée (liée aux activités de loisirs en ville et à un tarif préférentiel dès 19h).

#### 2.1.4. Parkings hors périmètre

Le P+R Piscines/Nid-du-Crô compte 337 places. Ses réserves de capacité sont importantes en semaine (environ 140 places).

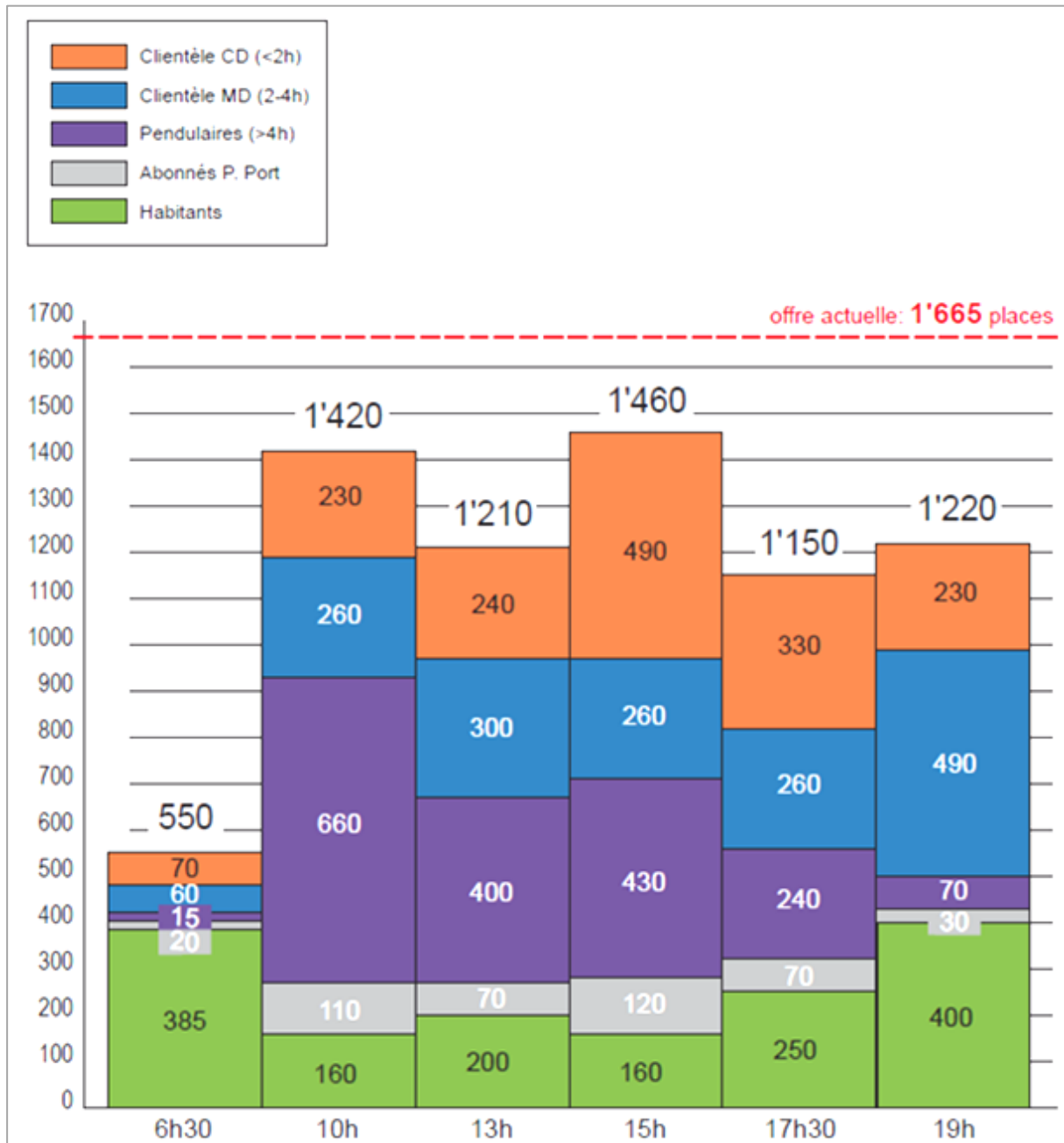
Le parking de La Maladière offre 870 places + 18 places pour handicapés. Il est faiblement occupé en semaine, avec plus de 500 places libres en périodes de pointe. Le samedi, la fréquentation est plus importante, avec des pics l'après-midi; il reste néanmoins au minimum quelque 240 places libres.

Le parking Pury dispose de 409 places. Il est occupé à 92 et 97% aux heures de pointe de 10h et 15h. A 17h, il est occupé à 75% (environ 100 places libres) et à 19h à 55% (environ 190 places libres).

### 2.1.5. Synthèse des besoins actuels

Les besoins estimés pour chaque catégorie d'utilisateurs du périmètre d'étude en diverses périodes d'un jour ouvrable (en extrapolant les enquêtes réalisées) sont présentés en Figure 25.

Figure 25 : Présentation des besoins pour chaque catégorie d'utilisateurs du périmètre



d'étude, pour un jour ouvrable moyen

Cette figure met en évidence le fait que, dans le périmètre d'étude, les usagers pendulaires sont majoritaires (>4h en violet). Très fortement présents en matinée (environ 660), leur nombre diminue progressivement en cours d'après-midi. 15h représente une heure de pointe pour les usagers de courte durée (1-2h en orange). En soirée, la demande est forte pour les activités de loisirs de moyenne durée (2-4h en bleu). Les habitants qui stationnent là de nuit sont environ 400 (en vert).

Concernant la question de savoir si l'offre de stationnement dans le secteur d'étude pourrait répondre à des besoins supplémentaires, il apparaît que c'est le cas, puisque l'offre actuelle est de 1665 places alors que la demande maximale se monte à 1460 places. Cela signifie qu'il existe une marge de 205 places, sans compter les importantes réserves de capacité du parking de la Maladière (cf. § 2.1.4).

En résumé, l'étude révèle que le stationnement pendulaire est important sur les Jeunes-Rives, que c'est en journée et près du centre que la demande est la plus forte, et que les réserves de capacité sont importantes du côté est.

## **2.2. Modification de l'usage des places**

Toute politique de stationnement se doit d'agir non seulement sur le nombre de places publiques mises à disposition et sur leur localisation, mais également sur la manière dont ces places sont gérées (tarification / gratuité, durée autorisée, etc.). La notion d'usage des places est fondamentale dans une politique de stationnement. Elle est illustrée par un exemple en Figure 26.

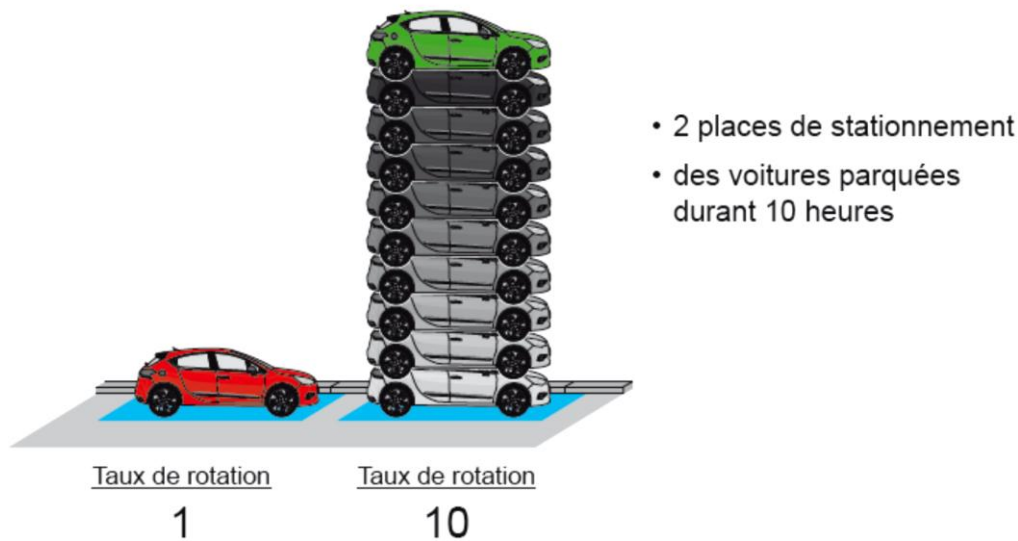


Figure 26 : Principe de base de la gestion des places : le taux de rotation

Sur la Figure 26, la place 1 est occupée par un seul usager qui reste stationné toute la journée (8h-18h), alors que la place 2 est occupée par dix usagers successifs qui se rendent dans des commerces ou des services proches durant un court laps de temps.

La notion de "taux de rotation" d'une place prend en considération le nombre de véhicules ayant occupé une place durant une période définie. Dans l'exemple ci-dessus, on a deux taux de rotation bien distincts: le taux de rotation de la case 1, qui est égal à 1, et celui de la case 2 qui est égal à 10. L'utilisateur de longue durée a donc "pris la place" de dix usagers de courte durée. En éliminant cet usager de longue durée (en lui offrant une place ailleurs ou en l'incitant à se déplacer autrement), il serait donc possible d'accueillir dix usagers de courte durée supplémentaires et donc de doubler l'offre à disposition de cette catégorie d'utilisateurs (accueil de 20 usagers de courte durée au lieu de 10).

Cette notion d'usage du stationnement est à la base de toute politique de stationnement. Par des moyens de gestion appropriés, il est possible d'accroître une offre de stationnement sans forcément recourir à la matérialisation de nouvelles places ou à la construction de nouveaux parkings.