



LA CHAUX/DE/FONDS

MÉTROPOLE HORLOGÈRE  
UHRENMETROPOLE  
METROPOLI OROLOGIERA  
WATCHMAKING METROPOLIS

## Rapport du Conseil communal

relatif :

à une demande de crédit de CHF 12'750'000.-- TTC pour le réaménagement de la Place de la Gare;

à une demande de crédit de CHF 870'000.-- TTC pour le réaménagement de la rue des Musées et de la rue Daniel-Jeanrichard;

à une demande de crédit de CHF 3'250'000.-- TTC pour la reconstruction des infrastructures d'évacuation des eaux claires et des eaux usées dans le périmètre du projet de réaménagement de la Place de la Gare;

à l'adoption d'un plan d'alignement dans le secteur de la Place de la Gare.

à une demande de crédit de CHF 380'000.-- TTC pour l'étude du projet de l'ouvrage pour la réalisation d'un parking au sud des voies CFF

(du 15 février 2012)

## au Conseil général

de la Ville de La Chaux-de-Fonds

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Constats et enjeux</b> .....	<b>4</b>
1.1	Inconfort des usagers.....	4
1.2	Contexte et potentiel urbanistique.....	5
1.3	Enjeux politiques et économiques.....	5
<b>2</b>	<b>Objectifs du projet</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Démarches entreprises</b> .....	<b>7</b>
3.1	Quatre phases d'études et d'échanges.....	7
3.1.1	Premiers ateliers.....	7
3.1.2	Etude d'aménagement et présentations publiques.....	7
3.1.3	Concours d'architecture et présentations publiques.....	8
3.1.4	Consultations et consolidation du projet.....	8
3.2	Un projet partagé.....	9
<b>4</b>	<b>Descriptif du projet</b> .....	<b>11</b>
4.1	Usages et rôles de la nouvelle Place.....	11
4.1.1	Une interface de transport efficace et sûre pour tous.....	11
4.1.2	Un lieu de vie et d'échange.....	12
4.1.3	Une jonction urbaine dynamique.....	13
4.1.4	Une porte d'entrée emblématique de la Ville.....	13
4.2	Architecture.....	13
4.3	Aménagements et revêtements.....	15
4.3.1	Les deux couverts.....	15
4.3.2	Parc et arborisation.....	16
4.3.3	Circulation et parcage.....	17
4.3.4	Revêtement.....	18
4.3.5	Bruit et vibrations.....	18
4.3.6	Eclairage.....	19
4.3.7	Relations avec le quartier Le Corbusier.....	19
4.3.8	Monument Numa-Droz et fontaine de Léon Perrin.....	20
4.4	Infrastructures.....	21
4.4.1	Collecteur d'eaux usées et de pluie.....	21
4.4.2	Chauffage à distance et éclairage public.....	21
4.4.3	Bâtiment TRN.....	22
4.4.4	Infrastructures TRN.....	22
4.4.5	Stratégie de régulation des feux.....	23
4.4.6	Place de la GareWifi.....	24
4.4.7	Divers.....	24
<b>5</b>	<b>Passerelle au-dessus des voies</b> .....	<b>24</b>
<b>6</b>	<b>Le plan d'alignement</b> .....	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>Parking de grande capacité</b> .....	<b>26</b>
7.1	Variante I et II.....	26
7.2	Variante III.....	27
7.3	Variante retenues.....	28
<b>8</b>	<b>Coûts, financements et effet d'entraînement</b> .....	<b>28</b>
8.1	Coûts et financements.....	28
8.1.1	Place de la Gare.....	28
8.1.2	Rue Daniel-Jeanrichard et rue des Musées.....	30
8.2	Effets d'entraînement.....	30
8.3	Conventions avec des tiers.....	31
8.3.1	TRN.....	31
8.3.2	Viteos.....	31

8.3.3 Propriétaires Léopold-Robert 65-67.....	31
<b>9 Calendrier.....</b>	<b>31</b>
En cas d'acceptation du crédit par votre Conseil, le calendrier prévu pour la mise en œuvre du projet est le suivant : .....	31
<b>10 Conséquences sur les finances communales .....</b>	<b>32</b>
10.1 Aménagements urbains – Place.....	32
10.2 Aménagements urbains – rues des Musées et Daniel-Jeanrichard : .....	33
10.3 Infrastructures .....	33
10.4 Charge d'intérêts éclairage public .....	33
10.5 Crédit d'étude parking .....	33
<b>11 Conséquences sur les ressources humaines .....</b>	<b>34</b>
<b>12 Collaboration intercommunale .....</b>	<b>34</b>
<b>13 Eléments relatifs au développement durable.....</b>	<b>34</b>
13.1 aspects environnementaux, sociaux et économiques : .....	34
<b>14 Approbations préalables.....</b>	<b>35</b>
14.1 Commissions et offices consultés .....	35
14.2 Un projet partagé .....	35
<b>15 Classement des motions, postulats et interpellations .....</b>	<b>35</b>
<b>16 Conclusion .....</b>	<b>38</b>

Monsieur le président,  
Mesdames les conseillères générales,  
Messieurs les conseillers généraux,

## **Préambule**

Le présent rapport constitue l'aboutissement de plusieurs années de réflexions, de concertations et de travaux en faveur d'un nouvel aménagement d'une Place réellement stratégique pour la ville, non seulement en termes de mobilité, d'urbanisme et d'architecture, mais aussi et surtout en termes d'économie, de qualité de vie et d'image.

Si votre Conseil accorde les crédits nécessaires, les travaux de réaménagement de la Place de la Gare et de reconstruction des infrastructures d'évacuation des eaux s'étendront probablement entre 2012 et 2015, avec une part prépondérante en 2013 et 2014.

Après quoi, la Place revêtira un nouveau visage qui accompagnera la requalification de toute une portion de territoire au centre-ville et préparera la Métropole horlogère à d'autres transformations, RER et développement du quartier Le Corbusier en tête.

## **1 Constats et enjeux**

### *1.1 Inconfort des usagers*

**La Place de la Gare, plus vaste espace public de la ville (18'000 m<sup>2</sup>, soit l'équivalent de 2,5 terrains de football), a été aménagée au coup par coup, au fil des décennies. Elle l'a été par la juxtaposition d'éléments rapportés en fonction des opportunités et des besoins du moment<sup>1</sup>, sans réelle vision d'ensemble en termes d'utilisation, d'aménagement, de flux ou d'image de la Ville.**

Par conséquent, et comme les premiers ateliers publics du projet (2008, voir point "Démarches entreprises" en page 7) l'ont montré, **l'espace à usage public n'est pas aménagé de manière cohérente.** Il en ressort un inconfort généralisé. La Place dégage notamment un sentiment d'insécurité pour ses utilisateurs et son organisation induit un grand nombre de flux de diverses provenances qui se chevauchent et créent de nombreux points de conflits.

---

<sup>1</sup> cf. annexe n° 1, p. 4 – 9

De plus, si le square est un espace de verdure auquel les habitants sont symboliquement attachés, il est relativement peu utilisé par la population, en raison de son côté "fermé" et de sa fréquentation actuelle.

Au vu de ces éléments, **la question du réaménagement de la Place de la Gare est donc logiquement récurrente depuis de nombreuses années** dans le débat public : d'après les archives, certains projets remontent aux années septante déjà, d'autres aux années nonante. C'est dire si nos prédécesseurs avaient déjà constaté que son fonctionnement et son organisation étaient loin d'être satisfaisants.

### 1.2 Contexte et potentiel urbanistique

**La Place de la Gare d'une ville est d'abord une porte d'entrée.** Elle imprègne, sur une bonne partie des visiteurs, les premières impressions de la ville à découvrir. Avec les bâtiments la définissant, la végétation la ponctuant parfois, les infrastructures de transport la traversant, elle représente le premier milieu urbain, un point de départ pour visiter la ville.

Une place de gare est aussi un "pont" qui relie différentes échelles territoriales, différentes personnes, différents temps, et représente un espace public majeur de la ville.

Or, la situation actuelle, avec une place "tronquée" par le monument Numa-Droz et le square, avec une identité incertaine, un patrimoine bâti non valorisé, des espaces publics peu accueillants, n'est de loin pas satisfaisante en termes urbanistiques<sup>2</sup> alors même que **la Place, de par ses dimensions, sa position centrale en ville et l'architecture de ses bâtiments, recèle un potentiel unique dans le canton.**

### 1.3 Enjeux politiques et économiques

Le Conseil général a été associé aux réflexions sur le développement de la Place de la Gare et s'est impliqué dans les décisions, notamment en acceptant différents rapports, par exemple en lien avec la concrétisation du quartier Le Corbusier (2007 PV n°43, séance du Conseil général du 25 septembre 2007, pages 3564 ss, 2008 PV n°51, séance du Conseil général du 14 avril 2008, pages 4378 ss et 2009 PV n°17, séance du Conseil général du 30 septembre 2009, pages 1379 ss) ou le crédit d'étude sur le réaménagement de la Place de la Gare (2011 PV n°35, séance du Conseil général du 27 avril 2011, pages 3161 ss).

**A ce titre, le Conseil général a même joué un rôle moteur dans la réflexion portant sur le lancement de l'étude pour la réalisation d'un**

---

<sup>2</sup> cf. annexe n° 2, aspects urbanistiques, p. 2 – 3

**parking** de grande capacité à proximité immédiate de la Place de la Gare (voir point "Parking de grande capacité" en page 26).

Comme cela a été relevé lors des débats précités, les enjeux autour de ce secteur situé en plein centre-ville dépassent le point de vue strictement urbanistique pour englober des préoccupations économiques, sociales, de qualité de vie et de cohésion territoriale.

Le projet de nouvel aménagement de la Place de la Gare est ainsi évidemment **lié aux différentes démarches de requalification du centre-ville** entreprises depuis plusieurs années (Place du Marché, commerces et trottoirs sur l'avenue Léopold-Robert, etc.), puisqu'il ouvre la Place non seulement à l'avenue Léopold-Robert, mais aussi au nouveau quartier Le Corbusier, concrétisant ainsi la jonction entre le centre-ville et ce futur nouvel espace urbain.

Il doit aussi être compris comme le **déclencheur d'une série de projets à venir, primordiaux pour la ville et son rôle de principal pôle de l'Arc jurassien**. Ne citons ici que l'arrivée attendue du RER neuchâtelois, le projet de transformation du bâtiment de La Poste – clairement lié au réaménagement de la Place – la probable implantation du Tribunal unique et de différents investisseurs dans le quartier Le Corbusier, sur lesquels l'influence du réaménagement de la Place est apparue comme évidente au gré du dialogue entretenu avec l'ensemble des acteurs. Ce nouvel aménagement permettra en effet de disposer d'une porte d'entrée enfin digne, en termes d'accueil, et un cadre adéquat à ces réalisations attendues.

Il s'inscrit enfin comme **l'un des éléments les plus importants** (avec l'ascenseur reliant le centre-ville à la gare au Locle et le nouveau visage prévu pour la place Numa-Droz à Neuchâtel) du premier volet (2011 – 2014) du **projet d'agglomération reconnu par la Confédération**.

## **2 Objectifs du projet**

Le projet de nouvel aménagement de la Place de la Gare de La Chaux-de-Fonds répond ainsi aux objectifs suivants :

- renforcer le rôle d'interface de mobilité et de transfert modal;
- fluidifier le passage entre les espaces, les bâtiments et les lieux;
- rendre lisible, de façon diurne et nocturne, la spatialité et le fonctionnement de la Place;
- sécuriser la plateforme de rencontre et de cohabitation des différents modes de déplacement, des utilisateurs et des liaisons;
- assurer une cohérence d'aménagement et de liaison avec le futur quartier Le Corbusier;

- permettre une lecture d'unité de la Place et de ses aménagements;
- assurer la perméabilité de la Place avec son environnement au centre-ville;
- permettre l'appropriation de l'espace, et y compris du parc, par les citoyens, les usagers de la gare et les personnes de passage;
- dessiner une réelle porte d'entrée de ville, contemporaine et dynamique.

Lors de l'élaboration du projet, la question des usages a fait l'objet d'une attention particulière (voir point suivant) et il a été souhaité que tous les utilisateurs de la Place soient considérés à égalité, de manière à intégrer les préoccupations de chacun, tant en termes d'accessibilité au périmètre que de fonctionnalités.

### **3 Démarches entreprises**

#### **3.1 Quatre phases d'études et d'échanges**

##### **3.1.1 Premiers ateliers**

Lors d'ateliers menés en 2008 – 2009 avec les différents usagers et riverains de la Place de la Gare ainsi que les groupes d'intérêts concernés, les atouts et les faiblesses de la Place de la Gare de La Chaux-de-Fonds ont été évoqués par les acteurs locaux. Au terme de ces ateliers, les participants ont défini des **idées-forces pour le réaménagement** de la Place de la Gare<sup>3</sup>. Elles ont constitué les premières pistes de réflexion pour la suite de l'étude.

##### **3.1.2 Etude d'aménagement et présentations publiques**

C'est sur la base de ces premiers ateliers – et donc des ressentis et des propositions des acteurs consultés – qu'un bureau spécialisé a été mandaté afin de **clarifier les espaces attribués à chacun des modes de transports** : piétons, cyclistes, transports publics et voitures individuelles.

Les conclusions de cette étude<sup>4</sup> ont défini que la partie ouest de la Place serait dévolue aux transports publics, que la partie centrale deviendrait piétonne et que la partie est accueillerait les déplacements liés à la mobilité individuelle. Les cycles pourraient quant à eux accéder à la Place par l'est et par le centre ainsi que par la rue Verte du quartier Le Corbusier.

---

<sup>3</sup> cf. annexe n° 3

<sup>4</sup> cf. annexe n° 1, p. 22 – 33

Au printemps 2010, les conclusions de cette étude ont fait l'objet d'une série de présentations publiques (dont une pour le Conseil général en date du 26 avril 2010) où les éléments évoqués ont reçu un accueil favorable qui a permis de finaliser les grandes options d'aménagement de la Place. Les questions pertinentes soulevées à ce stade ont à leur tour alimenté les étapes suivantes du processus.

### 3.1.3 Concours d'architecture et présentations publiques

Sur la base de ces grandes options, le Conseil communal a choisi d'ouvrir encore la réflexion autour du projet et a mis sur pied à cet effet un concours d'architecture pour le réaménagement de la Place de la Gare.

Un programme<sup>5</sup> précisait les éléments fondamentaux dont les concurrents devaient tenir compte dans l'élaboration de leur projet. Il demandait notamment d'intégrer les problématiques liées :

- à l'espace public,
- à la mobilité,
- aux usages et au patrimoine bâti.

Il précisait également les contraintes liées :

- à l'exploitation des transports routiers (individuels et collectifs),
- à l'accessibilité aux commerces pour les clients et les livraisons,
- à la prise en charge des voyageurs qui utilisent le train.

Il s'agissait d'un concours de projet selon la norme SIA 142, où les participants proposaient l'ébauche de solutions concrètes et réalisables d'aménagement en fonction du cahier des charges qui leur était remis. Le concours a été ouvert à des équipes pluridisciplinaires composées au moins d'un architecte et d'un architecte-paysagiste.

**Les résultats du concours ont donné lieu à une présentation aux membres du Conseil général le 8 février 2011 et, par la suite, à une exposition publique des projets.**

### 3.1.4 Consultations et consolidation du projet

Suite à l'approbation du crédit d'étude par le Conseil Général le 27 avril 2011 (PV n°35, séance du CG du 27 avril 2011, pages 3161 ss), la phase de consolidation et de consultation autour du projet a été menée par les services communaux entre le printemps 2011 et le mois janvier 2012.

---

<sup>5</sup> cf. annexe n° 4

Entre mi-novembre 2011 et mi-janvier 2012, des rencontres et séances publiques ont été tenues à un rythme soutenu afin d'informer différents groupes-cibles et d'intégrer au projet, dans la mesure du possible, les remarques pertinentes qui contribuent à l'amélioration de ses qualités.

Ainsi, les services communaux ont rencontré les propriétaires des immeubles du périmètre concerné, la commission d'urbanisme, la commission intercommunale d'aménagement du territoire, la commission des infrastructures, la commission d'experts UNESCO ainsi que l'office fédéral de la culture, les membres du conseil général, l'Association Transports et Environnement (ATE), Provélo, Pro Infirmis et Centrevue, les représentants des clubs services, le Touring Club Suisse (TCS) et l'Automobile Club de Suisse (ACS). Les commerçants de la Place ont également été conviés par l'intermédiaire des propriétaires.

**Enfin, la consultation a été ouverte début janvier 2012 à toute la population chaud-de-fonnière** qui a été invitée à participer au cycle de présentations publiques du projet, à visiter l'exposition mise sur pied ainsi qu'à consulter le site internet dédié au projet, avec la possibilité de poser des questions ou de formuler des remarques au sujet du nouvel aménagement.

Globalement, et jusqu'à ce stade du projet, toutes les associations consultées, les propriétaires, les représentants des différents groupes d'intérêt et la population chaud-de-fonnière ont très majoritairement bien réagi aux informations qui leur ont été transmises et le sentiment qui ressort de cette phase de consultation est clairement positif.

**Ainsi, si le projet demeure fidèle au concept évoqué lors du concours, il a gagné en pragmatisme et en faisabilité. Les commentaires et les suggestions exprimés durant les phases de concertation ont été intégrés de manière itérative, et ont grandement contribué à son évolution positive et à son acceptation.**

### *3.2 Un projet partagé*

**Le projet objet de la présente demande de crédit est donc le fruit d'un long processus de réflexion, de consultation et de maturation qui tient compte de façon équilibrée de toutes les sensibilités exprimées.** Tout au long de son élaboration, le projet a donné lieu à de nombreuses discussions qui ont débouché sur des adaptations ou des variantes d'aménagement qui conservent l'essence du projet lauréat du concours tout en le faisant évoluer pour intégrer les remarques et suggestions des usagers quotidiens de la Place.

**Nous listons, ci-dessous, quelques exemples des éléments amenés par les démarches de consultation, et intégrés au projet :**

- étude en vue de la réalisation d'un parking de grande capacité au sud des voies CFF (Conseil général, TCS, ACS);
- augmentation des capacités de stationnement de courte durée sur la Place au moins jusqu'à la réalisation d'un parking de grande capacité à proximité de la Place de la Gare (TCS, ACS);
- maintien d'une part importante du square (présentations publiques et concours);
- suggestions concernant le déplacement du monument Numa-Droz (Cercle du Sapin);
- amélioration du caractère multifonctionnel du couvert est, en adaptant la structure et l'agencement des piliers afin de permettre de bâcher les quatre côtés de l'édifice pour y organiser une manifestation, y installer un système d'éclairage et de sonorisation de même que le montage d'une scène (Vivre La Chaux-de-Fonds);
- création d'un espace de jeux en plein air pour les enfants, abrité des intempéries ou en attente de prendre le train (Conseil général, population);
- mise à disposition d'un accès internet wifi (population);
- intégration sous le couvert ouest d'espaces d'attente abrités du vent (Conseil général, population, ATE);
- réflexion sur l'intégration de l'infrastructure nécessaire à l'implantation d'une station VLS (vélos en libre service) à proximité de la gare (ATE, Provélo). Sur ce point, une démarche commune entre les villes de Neuchâtel, du Locle et de La Chaux-de-Fonds est en cours;
- intégration de l'infrastructure nécessaire à l'alimentation d'une borne de recharge pour véhicules électriques (taxis).

Enfin, il est à noter que quelques points sans incidence notable sur les coûts de construction sont encore ouverts à discussion et seront affinés au cours des travaux.

**Le Conseil communal entend poursuivre les discussions en vue de formaliser définitivement la forme et les usages du couvert polyvalent et s'engage à poursuivre avec les acteurs de la vie locale les réflexions pour faire de ce couvert non seulement un élément architectural mais également un objet fonctionnel qui sache répondre aux attentes multiples de la population.**

D'autres éléments ont été évoqués lors du processus de concertation et seront intégrés, dans la mesure du possible, dans les projets de développement adjacents au projet de la Place de la Gare. Il s'agit notamment :

- réalisation de toilettes publiques avec accès pour les personnes handicapées, dans le cadre du projet d'implantation des locaux des

Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) dans l'angle sud-ouest du bâtiment de La Poste;

- réalisation d'une vélo-station. Des études sont en cours pour analyser le besoin et les sites potentiels pour sa localisation. Les services communaux privilégient le bâtiment de la Gare ou Gare 4. Des contacts sont d'ores et déjà pris avec les propriétaires concernés dans cette optique.

## 4 **Descriptif du projet**

### 4.1 *Usages et rôles de la nouvelle Place*

**Le projet soumis aujourd'hui au Conseil général est basé sur l'articulation de quatre rôles principaux, définis en regard des attentes de la population.**

#### 4.1.1 Une interface de transport efficace et sûre pour tous

Le projet de réaménagement de la Place de la Gare simplifiera la compréhension et l'utilisation du site, en définissant clairement des espaces et en attribuant ces derniers à chacun des principaux types d'utilisateurs<sup>6</sup>.



---

<sup>6</sup> cf. annexe n° 5

Ainsi, la partie ouest accueillera l'interface des transports publics. La partie centrale sera le lieu privilégié des piétons, alors que la partie est sera aménagée avec des places de stationnement pour venir déposer ou chercher les usagers CFF, ou encore pour accéder aux commerces alentours<sup>7</sup>. Les vélos auront quant à eux accès à l'ensemble de la Place, et bénéficieront de parkings dédiés.

L'accès à la partie ouest de la Place (couvert transports publics) ainsi qu'à la partie centrale sera réservé aux piétons et aux véhicules des transports publics (exception faite des livraisons selon des modalités d'horaire encore à définir avec les acteurs commerciaux sis sur la Place), quant à la partie est, elle sera en zone de rencontre, statut équivalent à celui de la Place du Marché (priorité aux piétons, max. 20 km/h).

#### 4.1.2 Un lieu de vie et d'échange

L'objectif de faire du lieu de transit actuel une place accueillante et vivante, que les chaux-de-fonniers puissent s'approprier, est à la base de l'ensemble des travaux menés depuis presque quatre années.

Or, si ce n'est qu'à l'utilisation que l'on pourra juger de la réussite de cet aspect du projet, la plupart des éléments ont été pensés dans ce sens :

- l'ouverture de la Place, qui gagnera près d'un tiers en surface, avec la suppression d'une partie du square, apportera un espace non négligeable aux usagers;
- le square, qui sera certes réduit, mais ouvert sur la Place et bien éclairé afin que chacun puisse en profiter;
- l'ensemble de la Place sera sur un seul niveau. Les déplacements des piétons, vélos et des personnes à mobilité réduite seront de fait grandement facilités;
- le couvert TRN, qui permettra aux voyageurs d'attendre leur correspondance assis, au sec;
- le mobilier structurant l'ensemble de la Place, ainsi que les prolongements extérieurs des lieux de restauration, offriront des espaces d'activités, de rencontres et d'échanges;
- le couvert polyvalent, enfin, qui aura les usages que la population voudra imaginer : place de jeux pour enfants, expositions photos, marché de Noël, concerts, etc..

---

<sup>7</sup> Suite à la phase de consultation, une troisième rangée de cases de stationnement a été intégrée au projet. Le plan annexé a été mis à jour dans ce sens (cf. annexe n° 6)

#### 4.1.3 Une jonction urbaine dynamique

La réalisation de ce projet, modifiant et assainissant plus 18'000 m<sup>2</sup> d'espace public au centre de la ville, garantit la continuité et la cohérence urbaine entre les quartiers existants et en devenir. Ainsi, le réaménagement de la Place représente le maillon manquant entre un centre-ville redynamisé et le quartier Le Corbusier. L'ouverture est-ouest de la Place permettra les flux de mobilité douce, et augmentera l'attractivité économique de l'entier de la zone.

La place pourra aussi devenir le lieu de rencontre et de départ à partir duquel habitants et visiteurs pourront rayonner, tant vers la ville en damier, le centre-ville que les quartiers sud.

#### 4.1.4 Une porte d'entrée emblématique de la ville

Enfin, et cela n'est pas négligeable pour une ville de presque 40'000 habitants, la Place réaménagée représentera une porte d'entrée digne de ce nom, apportant aux visiteurs comme aux habitants une première image dynamique et accueillante.

#### 4.2 Architecture

Dans son rapport<sup>8</sup>, le jury déclarait que **"l'auteur de ce projet prend le parti de réaliser un espace de grande envergure, une sorte de tapis sur lequel repose l'ensemble des bâtiments de la Place de la Gare. Les pavillons projetés viennent se disposer de manière déconstruite sur ce tapis. Ce dispositif confère ainsi un sentiment de grande liberté d'usage.**



---

<sup>8</sup> cf. annexe n° 7, p. 18 – 21



*L'opportunité de ne pas reproduire la grille urbaine de la ville a le mérite de mettre en valeur l'ensemble de ce grand espace. Ce geste permet de rattacher le bâtiment de la Chambre Suisse, aujourd'hui entouré de pelouse, à la Place de la Gare et à l'avenue Léopold-Robert. Le couvert multifonctionnel permet habilement de clarifier la partie est de la Place de la Gare, dédié au trafic individuel motorisé. Ce qui induit que tout le secteur du parvis et de l'interface est dévolu en premier lieu aux piétons. Le positionnement des couverts permet de cadrer la perspective sur le bâtiment de la Gare depuis le POD et suggère subtilement d'autres activités au-delà du parvis.*



*L'architecture des pavillons, toiture d'acier délicatement posée sur de fins et hauts poteaux garantit la transparence de la place sans concurrencer les bâtiments emblématiques de la Gare, de la Poste et de la Chambre Suisse. Cette attitude permet ainsi de les mettre en valeur(...).*



*Les options d'aménagement prises par les lauréats permettent de conserver la mémoire du parc aux abords du mur de soutènement en proposant une nouvelle plantation d'arbres.<sup>9</sup>*



***Le jury est convaincu que les réponses apportées par ce projet confèrent à l'ensemble de ce lieu une grande qualité urbaine donnant ainsi une image forte et emblématique de la porte d'entrée de la ville.***

Le 27 avril 2011(PV n°35, séance du Conseil général du 27 avril 2011, pages 3161 ss), une demande de crédit a été octroyée par votre Conseil pour un montant de CHF 1'122'000.-- TTC pour l'élaboration du projet de l'ouvrage, le chiffrage du projet et l'information sur le nouvel aménagement de la Place de la Gare.

### **4.3 Aménagements et revêtements**

#### **4.3.1 Les deux couverts**

Les deux couverts sont caractérisés par une grande légèreté constructive, et une grande « neutralité » architecturale. La précision de leur implantation permet de reconnaître l'orientation du bâti de la ville, tout en interprétant subtilement les décalages des immeubles voisins.

La position des éléments porteurs découle de l'usage de la construction. La structure du couvert des bus est alignée selon un rythme régulier, alors que celle du couvert multi-usage est aléatoire, créant des espaces particuliers et ludiques.

La hauteur des toitures, sept mètres pour le couvert des bus, et six mètres pour le couvert multi-usage, fait écho à la dimension importante des surfaces couvertes et garantit une relation harmonieuse avec le contexte bâti existant. **Ces dimensions permettent de conserver une transparence des espaces de part en part de la Place.**

---

<sup>9</sup> cf annexe n° 8

L'option consistant à profiter des surfaces offertes par les toitures des deux couverts pour y installer des panneaux photovoltaïques a été analysée et abandonnée car ceux-ci auraient nécessité une épaisseur de toiture plus importante et des piliers d'un diamètre supérieur, ce qui aurait préterité la légèreté des couverts.

Ces derniers ont par contre été dimensionnés pour supporter le poids de la neige. Ils seront néanmoins accessibles et équipés par une ligne de vie si un déneigement des toitures devait être effectué en cas d'enneigement exceptionnel.

Au centre de la Place, organisée par la position des deux nouveaux couverts, **le parvis offre une perspective dégagée sur la façade principale de la gare et inversement sur l'avenue Léopold-Robert, et la trame en damier si caractéristique de notre ville.** Il constitue une véritable porte d'entrée dans la ville.

En ouest, le premier couvert, d'une surface de 1'200 m<sup>2</sup>, accueille la gare des bus. Il protège des intempéries la totalité des quais et des voies de stationnement des bus.

Dans le cadre du processus de concertation (voir chapitre 3.2), le projet lauréat du concours a été retouché afin de permettre l'implantation d'un, voire de deux abris d'attente pour les usagers des bus.

En est, le deuxième couvert de 744 m<sup>2</sup>, offre aux piétons une polyvalence d'usages, été comme hiver, et assure le confort nécessaire aux utilisateurs de vélos, de taxis et des déposes-minute, le trafic individuel motorisé étant regroupé à l'est du couvert multifonctionnel.

#### 4.3.2 Parc et arborisation

**La moitié du parc arborisé de la gare est préservée et embellie. L'espace entre la gare et le quartier Le Corbusier, dans sa partie sud, conserve donc son caractère originel,** à l'exception des chemins piétons qui sont repensés pour donner à ce lieu l'image d'un jardin protégé.

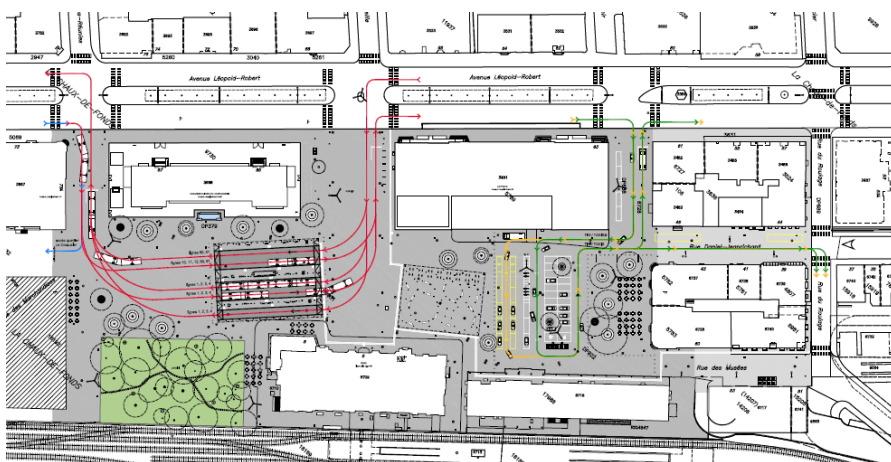
Le projet propose de compléter cette arborisation de valeur par la plantation d'une petite vingtaine de nouveaux arbres, solitaires. Ils participent à la définition et à l'expression générale du lieu, ponctuant et accompagnant le projet de mobilier urbain. Les essences envisagées sont d'origine indigène, à savoir l'érable sycomore et le frêne.

Mémoire collective, filtre végétal, ou instant de liberté, les arbres participent à la lecture spatiale de la Place et affirment des liens urbains entre les quartiers.

### 4.3.3 Circulation et parking<sup>10</sup>

Tout le trafic individuel motorisé accédera à la Place de la Gare par la route se trouvant entre La Poste et le bâtiment de Léopold-Robert 61 (Café-Restaurant Le Terminus). Les véhicules pourront également quitter la Place de la Gare par cet accès mais également par la rue Daniel-JeanRichard, notamment pour les automobilistes se dirigeant vers les quartiers sud de la ville.

La signalisation lumineuse sera dès lors adaptée pour autoriser le tourner à gauche sur l'avenue Léopold-Robert en direction de la Place pour les véhicules venant de l'est et pour autoriser le tourner à gauche en sortie de la Place direction Le Locle.



Au niveau stationnement, il y a actuellement 22 places en zone bleue et 22 places à durée limitée sur domaine public. Dans le cadre du réaménagement, les places en zone bleue seront supprimées, car une durée de stationnement aussi longue n'est pas nécessaire sur une place de gare. Il y aura dès lors 36 places en durée limitée, soit une diminution de 8 places. Malgré tout, le fait que les places de stationnement seront à durée limitée (15 ou 30 minutes, élément encore à déterminer dans le projet définitif) augmente le taux de rotation; la possibilité de stationner sur la Place de la Gare sera améliorée.

Il est à signaler que le projet a été affiné sur ce point car le projet initial ne prévoyait que 26 places courte durée. Le nombre a été augmenté de

<sup>10</sup> cf. annexes n° 6 et 9

12 unités suite aux séances de présentation du projet à fin 2011 aux associations, TCS et ACS en particulier.

Concernant le reste du stationnement, le projet prévoit 12 places taxi (actuellement 10), 3 places pose-dépose (actuellement 3) et 2 places handicapés (4 actuellement). Au niveau des deux roues, le nombre de places passe de 25 à 80.

Enfin, le parage à proximité immédiate de la gare pourrait bénéficier d'un très grand nombre de places à partir du moment où la construction d'un parking de grande capacité au sud-est des voies sera réalisée.

#### 4.3.4 Revêtement

Le revêtement de la Place est pensé comme une prolongation de l'espace public de la ville. De manière continue, il se lie ainsi au réseau de rues. Seul « un cloutage », formalisé par des cailloux blancs semés sur la surface de l'enrobé bitumineux, à densité variable, lui apportera une particularité originale, représentative et identitaire.

Une légère modification de la topographie en ouest de la Place permettra une transition naturelle avec le quartier Le Corbusier.

#### 4.3.5 Bruit et vibrations

Lors des différents contacts noués avec les propriétaires, des remarques ont été formulées à propos de dérangements éventuels causés par le réaménagement – pendant les phases de chantier et lors de l'exploitation – et la nouvelle affectation des espaces sur les activités du bureau de contrôle des métaux précieux (sis Léopold-Robert 65-67) notamment, ainsi que sur certains locaux du bâtiment Léopold-Robert 73a.

Pour lever les incertitudes à ce sujet, et en accord avec les propriétaires concernés, une étude a été diligentée auprès du bureau PPLUS<sup>11</sup> de manière à évaluer les impacts du projet au niveau du bruit et des vibrations et préconiser pour le projet des mesures susceptibles, le cas échéant, de faire respecter les normes environnementales en vigueur.

Pendant la phase de chantier, l'étude préconise la mise en place de mesures simples (informations aux riverains, limitation des horaires pour les travaux bruyants, recours à des machines avec système de limitation du bruit à la source notamment). Un préavis de principe sur les mesures à prendre dans le cadre de la réalisation du projet a été demandé au service cantonal de l'énergie et de l'environnement. Ce préavis, relativement sibyllin, précise que le projet engendre certaines augmentations des

---

<sup>11</sup> cf. annexes n° 10 et 11

charges de trafic, notamment sur l'avenue des Marchandises et la voie d'accès ouest au couvert transports publics mais que les normes environnementales sont respectées.

Toutefois, il a été convenu avec les principaux propriétaires concernés qu'après la mise en service du nouvel aménagement, un relevé des niveaux sonores et des vibrations sera à nouveau effectué de manière à évaluer si des mesures complémentaires de réduction des nuisances doivent être envisagées.

#### 4.3.6 Eclairage

##### **La nuit, les deux couverts s'illuminent pour devenir deux « lanternes » éclairant l'espace public<sup>12</sup>.**

Pour compléter ce dispositif, quelques candélabres, identiques à ceux existants sur l'avenue Léopold-Robert, sont placés précisément pour assurer le niveau d'éclairage nécessaire sur l'ensemble de la Place.

Le recours à la technologie LED pour l'éclairage public de la Place sera étudié et privilégié.

#### 4.3.7 Relations avec le quartier Le Corbusier

Une modification mineure du plan spécial "Le Corbusier", sanctionné en 2009, sera probablement présentée à votre Conseil ces prochains mois, et ce pour plusieurs raisons :

- en raison des niveaux de référence modifiés par le réaménagement de la Place de la Gare en lien avec les modifications de la topographie nécessaires à la création de la nouvelle voie d'accès des transports publics vers le couvert qui leur est dédié<sup>13</sup>
- le sens de circulation sur l'avenue des Marchandises sera inversé afin d'éviter un conflit entre les transports individuels et les bus. Avec la modification, les véhicules pourront uniquement entrer dans le nouveau quartier par cette rue, alors que le plan sanctionné en 2009 permet uniquement une sortie sur l'avenue des Marchandises en direction de l'avenue Léopold-Robert;

---

<sup>12</sup> La mise en valeur par la lumière des éléments architecturaux de la Place pourra également être réalisée ultérieurement, en complément de l'éclairage des couverts.

<sup>13</sup> Une coordination entre le projet d'équipement du quartier Le Corbusier et le projet de réaménagement de la Place de la Gare a été effectuée de manière à caler leurs niveaux respectifs et définir de nouveaux niveaux de référence.

- en fonction du choix définitif du positionnement de la passerelle qui pourrait être en dehors de l'aire d'aménagement initialement prévue par le projet de 2009;
- en fonction du résultat du concours d'architecture sur le périmètre A du quartier Le Corbusier.

Cette modification sera nécessaire pour mettre en conformité les différents éléments indicatifs et prescriptifs du plan spécial.

#### 4.3.8 Monument Numa-Droz et fontaine de Léon Perrin

Le déplacement du monument Numa-Droz est rendu nécessaire par le projet de réaménagement puisqu'il se situe à l'emplacement du couvert destiné à accueillir les transports publics. C'est surtout son déplacement qui permet l'ouverture de la Place et la création d'une liaison directe avec le quartier Le Corbusier.

Suite aux nombreuses consultations et aux contacts pris avec divers intervenants – tels que des représentants du Cercle du Sapin – plusieurs solutions ont été esquissées à satisfaction de chacun.

Les bas-reliefs en bronze représentant des abeilles ainsi que les bassins qui en recueillent l'eau prendront place au cimetière, sur le même site que le Crématoire, œuvre majeure de L'Eplattenier.

**La sculpture en bronze du personnage ainsi que son piédestal, et idéalement l'obélisque qui pointe vers le ciel au second plan, prendront vraisemblablement place à l'extrémité de la rue Numa-Droz, au carrefour avec la rue Abram-Louis-Breguet et l'avenue des Forges, sur un bien-fonds communal (BF 5621.70)<sup>14</sup>.**

Il se trouvera là à un emplacement logique du point de vue de la toponymie, et prestigieuse du point de vue urbanistique puisque mis en valeur depuis une position surélevée, au début (ou à la fin c'est selon) d'une des plus longues et fréquentées rues de la ville.

Un montant est d'ores et déjà prévu dans le devis du projet pour concrétiser le déplacement et la reconstruction partielle du monument.

Les autres éléments du monument présentent moins d'intérêt artistique et symbolique et pourront probablement être utilisés pour la reconstruction d'autres monuments. Enfin, les marches de granit de l'escalier seront récupérées et stockées par les Travaux publics en vue d'une utilisation ultérieure si leur état le permet.

---

<sup>14</sup> cf. annexe n° 12

**Quant à la fontaine sise sur l'enclave du domaine public de la parcelle 9730.60 et œuvre de l'artiste Léon Perrin, cette dernière sera restaurée et remise en eau sur recommandation de la Fondation Léon Perrin. Un montant est d'ores et déjà prévu à cet effet dans le devis.**

#### 4.4 Infrastructures

##### 4.4.1 Collecteur d'eaux usées et de pluie

La Place de la Gare est traversée d'ouest en est, dans le sens de sa pente, par un collecteur d'eaux usées datant du début du XX<sup>ème</sup> siècle, ainsi que par de nombreuses conduites industrielles pour les services de Viteos.

**L'équipement du quartier Le Corbusier et la dégradation avancée du collecteur ne permettent pas sa conservation et rendent indispensable son remplacement.** Plusieurs variantes ont été étudiées (restauration du collecteur en place, construction sur le même tracé ou recherche d'un nouveau tracé). Pour des raisons financières, et liées à la nécessité de raccorder les branchements privés, la variante consistant à construire le nouveau collecteur principal à proximité immédiate du tracé actuel a été retenue. En effet, ces travaux se dérouleront sur un secteur déjà en chantier, restreignant ainsi les désagréments à un même périmètre.

Son tracé, en prolongation de l'axe du collecteur équipant le quartier Le Corbusier, passera au travers de la Place de la Gare légèrement au sud du bâtiment Léopold-Robert 63, contournera ce dernier bâtiment pour rejoindre, par l'avenue de la Gare, le collecteur sis sous l'avenue Léopold-Robert au droit de l'immeuble Léopold-Robert 61. Ce tronçon reconstruit permettra ainsi de relier l'équipement récemment réalisé dans le quartier Le Corbusier et celui rénové au cours des dernières années entre la Place du Marché et l'avenue de la Gare<sup>15</sup>.

Le secteur de la Place de la Gare sera équipé d'un réseau séparatif, et le collecteur des eaux de ruissellement sera surdimensionné pour augmenter sa capacité de rétention lors de précipitations abondantes.

##### 4.4.2 Chauffage à distance et éclairage public

Les travaux envisagés par Viteos concernent principalement le chauffage à distance (CAD) ainsi que l'éclairage public<sup>16</sup>. Comme pour le collecteur, le réseau de CAD doit être poursuivi jusqu'au quartier Le Corbusier selon un tracé qui reste à préciser (le réseau étant à créer, nous disposons à ce

---

<sup>15</sup> cf. annexe n° 13

<sup>16</sup> cf. annexe n° 13

stade d'une confortable marge de manœuvre : le tracé définitif sera arrêté selon les derniers éléments du projet qui pourraient encore évoluer comme le positionnement précis des arbres).

**Viteos profitera de ces travaux pour prolonger le réseau de CAD sur la Place et assurera la jonction avec le quartier Le Corbusier. Le bâtiment Gare 6 – 8 sera également raccordé au CAD à cette occasion.**

L'éclairage de la Place sera entièrement revu pour intégrer les nouvelles caractéristiques de la Place et lui conférer une atmosphère propre. Une batterie électrique sera déplacée pour permettre l'implantation de l'un des deux couverts et éviter les conflits avec les fondations des piliers qui soutiennent la toiture.

#### 4.4.3 Bâtiment TRN

Le cahier des charges du concours prévoyait la réalisation d'un bâtiment (environ 200 m<sup>2</sup> surface de plancher brute (SPB)) pour abriter les activités commerciales et de "back-office" des TRN. Or, les lauréats du concours ont pris l'option audacieuse de renoncer à la construction de cet édifice qui, selon eux, aurait péjoré les qualités intrinsèques de la Place et des bâtiments alentours.

Suite au concours, et avant de renoncer définitivement à cette construction, de nombreux contacts ont été noués avec les propriétaires voisins pour tenter de finaliser l'implantation TRN.

D'abord pressenti dans l'angle nord-ouest du bâtiment de la Gare (emplacement de l'actuel McDonald's), cette implantation s'est avérée impossible et c'est finalement avec La Poste qu'une issue favorable a été trouvée. L'implantation de TRN se concrétisera dans l'angle sud-ouest du bâtiment Léopold-Robert 63, de plain-pied sur la Place. **En termes de localisation et de surface, ces locaux remplissent parfaitement les exigences de proximité et de fonctionnalité exprimées par les TRN.**

#### 4.4.4 Infrastructures TRN

Les lignes de contact des trolleybus arrivant au terme de leur durée de vie d'exploitation, les TRN ont évalué, l'année dernière, leur renouvellement sur l'ensemble du réseau. **Il s'est agi là d'une réflexion globale menée par une entreprise indépendante, et sans lien direct avec la question du réaménagement de la Place de la Gare – hormis en termes de planning.**

Les raisons évoquées par l'entreprise pour l'abandon des trolleybus sont les suivantes :

- *coût du remplacement et de l'entretien de l'infrastructure aérienne* : le seul remplacement des infrastructures de la Place serait devisé à 2.5 millions de francs (montant annoncé par TRN au projet d'agglomération de 2007);
- *coût du parc véhicules* : l'exploitation trolleybus engendre un nombre de véhicules supérieur, notamment en raison des "doublures" autobus à conserver en cas de panne ou d'interruption d'itinéraires;
- *extension des locaux* : les garages et ateliers TRN étant proches de la saturation, le maintien du parc trolleybus aurait engendré d'importants travaux d'extension des locaux;
- *conditions climatiques* : l'entretien hivernal, particulier à La Chaux-de-Fonds, est pénible pour le personnel, coûteux et peu respectueux de l'environnement (plus d'une tonne de dégivrant utilisée par année);
- *conditions d'exploitation* : au-delà du manque de flexibilité du réseau trolleybus en cas de manifestations ou de chantiers, et de la difficulté à faire évoluer le réseau, la législation fédérale exige désormais des formations distinctes pour les conducteurs de trolleys et d'autobus;
- *amélioration des technologies* : si la question n'était pas envisageable il y a quelques années, les avancées récentes permettent de s'orienter vers le remplacement du parc trolleybus par des véhicules présentant des bilans énergétiques comparables, voire plus favorables.

**Sur demande du conseil d'administration des TRN, le Conseil communal a donc admis le principe d'abandonner les trolleybus, à la condition que le nouveau parc présente des avantages comparables en termes d'émissions sonores et polluantes.** A ce stade, les TRN se sont engagés à orienter leurs achats futurs vers des véhicules hybrides dotés d'un moteur à propulsion électrique couplé avec un moteur diesel. Sept véhicules hybrides circuleront sur le réseau urbain en 2012 déjà.

#### 4.4.5 Stratégie de régulation des feux

**La vétusté des installations actuelles de régulation des feux lumineux de l'avenue Léopold-Robert rend leur remplacement impératif, indépendamment du projet de réaménagement de la Place de la Gare.**

Cela n'a échappé à personne, lors des dernières modifications du schéma de circulation intervenues en ville ces dernières années, les ajustements à apporter au réglage des feux de signalisation ont posé d'innombrables problèmes car les modules et les logiciels ne sont plus adaptés aux exigences actuelles.

Sans compter qu'à chaque modification, lors de travaux ou simplement suite à l'usure normale, les boucles inductives installées dans le sol et nécessaires à la priorisation des transports publics sont à refaire.

Ainsi, un groupe de travail composé de plusieurs services ainsi que des TRN et du service d'incendie et de secours (SIS) a été mis sur pied et une étude a été commandée à un expert externe pour revoir la stratégie de régulation des feux de l'avenue Léopold-Robert. Un rapport en ce sens vous sera présenté prochainement en vue d'une demande de crédit pour l'acquisition d'une nouvelle technologie et de nouvelles infrastructures. Elles permettront notamment d'absorber les changements de circulation générés par les projets de la Place de la Gare et du futur quartier Le Corbusier. Nous n'entrons donc pas ici dans de plus amples détails.

#### 4.4.6 Wifi

Suite aux consultations menées, il a été jugé opportun de mettre en place l'infrastructure nécessaire à une connexion wifi pour le public du site.

Les détails techniques de cette infrastructure ne sont pas encore précisés mais il va de soi que, bien que public, cet accès à internet répondra aux exigences légales et de sécurité et nécessitera à un moment donné une authentification (code reçu par SMS par exemple) de manière à prévenir toute utilisation abusive.

Les travaux de génie civil et l'appareillage (fourniture et pose) nécessaire à la mise en place de ce service seront financés par un crédit à solliciter dans le cadre de l'équipement de plusieurs sites en ville.

#### 4.4.7 Divers

Viteos reverra ponctuellement son réseau d'eau pour répondre notamment aux nouveaux besoins du SIS intervenus suite au réaménagement. Un nouveau plan des bornes hydrantes a été établi à cet effet.

A la demande de plusieurs personnes dans le cadre de la consultation publique, l'installation de fontaines distribuant de l'eau potable sur la Place sera aussi examinée.

Viteos procédera encore au débranchement de quelques raccordements gaz qui ne sont plus utilisés.

Swisscom entreprendra les travaux nécessaires au déplacement des cabines téléphoniques, dont le nombre sera réduit

## **5 Passerelle au-dessus des voies**

Dans le cadre du plan spécial "Le Corbusier", le principe de la réalisation d'une passerelle au-dessus des voies CFF reliant la Place de la Gare au parc des Crêtets a été entériné.

Dans le cadre du concours de réaménagement de la Place de la Gare, celui-ci comportait une partie ayant trait au traitement architectural de la

passerelle ainsi qu'à son accrochage sur la Place. Il était demandé aux concurrents de réfléchir à ces éléments de manière à ce que le projet de Place et celui de passerelle forment un tout cohérent.

Toutefois, le maintien du square est un des éléments essentiels du projet retenu, et constitue par conséquent une contrainte forte sur le projet de passerelle. Les lauréats ont ainsi proposé de greffer la passerelle sur le bâtiment du périmètre A du quartier Le Corbusier, approche que le jury a suggéré de reconsidérer.

Un mandat d'études (phase avant-projet) a donc été attribué afin de déterminer l'implantation finale de la passerelle, conformément au rapport voté par le Conseil général le 14 avril 2008 (PV n°51, Séance du Conseil général du 14 avril 2008, pages 4378 ss).

Le lancement de cette étude arrive à point nommé, puisqu'elle pourra intégrer l'ensemble des éléments de la Place, à savoir non seulement le réaménagement lui-même, mais aussi le parking au sud des voies CFF et la construction du bâtiment de tête du quartier Le Corbusier.

## **6 Le plan d'alignement**<sup>17</sup>

Les couverts étant prévus sur domaine public en limite de bien-fonds privés, il s'est avéré nécessaire de lancer une procédure relative aux alignements. Celle-ci est notamment justifiée pour les raisons suivantes :

- un plan d'alignement permet de supprimer les gabarits des bâtiments situés sur domaine public et bordant la Place et d'assurer à celle-ci un espace bien défini en décrétant des alignements obligatoires pour lesdits bâtiments (art. 23 RELCAT);
- il n'existe pas de route actuellement entre l'avenue des Marchandises et la Place de la Gare. Selon l'article 72, alinéa 1, LCAT, la création de cette voie de circulation pour l'accès des transports publics nécessite un plan d'alignement.

Un nouvel alignement est donc créé sur les bâtiments existants entourant la Place. Un alignement secondaire est également ajouté dans l'angle sud-ouest du bâtiment de la Chambre suisse d'horlogerie (bien-fonds 9730 du même cadastre) afin de laisser à cette dernière une possibilité d'extension du bâtiment au sens de l'article 56 du règlement d'aménagement communal.

---

<sup>17</sup> cf. annexe n° 14

Finalement, ce plan d'alignement supprime un alignement entre la Chambre suisse d'horlogerie et La Poste (bien-fonds 5789 du même cadastre) ainsi qu'un alignement traversant le bâtiment de La Poste.

Le nouveau plan d'alignement est soumis à l'approbation de votre Autorité via un arrêté spécifique.

## **7 Parking de grande capacité**

Lors de l'octroi, par le Conseil général, du crédit d'étude pour le nouvel aménagement (rapport du 27 avril 2011, PV n°35, séance du Conseil général du 27 avril 2011, pages 3161 ss), vous avez souhaité que soit étudiée la faisabilité d'implanter un parking de grande capacité à proximité immédiate de la gare pour satisfaire aux besoins des différents utilisateurs.

D'entrée de jeu, l'éventualité de réaliser ce parking sous la Place de la Gare a été écartée pour les raisons suivantes :

- intégration difficile des trémies d'accès au parking souterrain;
- présence de nombreux réseaux souterrains sous la Place;<sup>18</sup>
- saturation de l'avenue Léopold-Robert rendant impossible d'augmenter encore la charge de trafic aux abords de la Place.

D'autres solutions ont donc dû être esquissées au sud des voies CFF et différents mandats ont été confiés à cet effet :

- un mandat de géologue pour confirmer la nature du sous-sol;
- un mandat d'ingénieurs civils pour attester de la faisabilité technique de l'ouvrage;
- un mandat d'ingénieurs trafic pour vérifier la capacité des rues et des carrefours à supporter la charge de trafic supplémentaire et pour dimensionner le parking en fonction des besoins exprimés (entreprises, riverains, P+R notamment).

Trois variantes d'implantation ont été étudiées<sup>19</sup>, à savoir :

- l'implantation du parking dans le talus (variantes I et II);
- l'implantation du parking au-dessus des voies CFF (variante III).

### **7.1 Variantes I et II**

Les variantes I et II s'implantent sur une bande de terrain étroite, située au sud de la gare CFF entre la plateforme ferroviaire et la rue du Commerce.

---

<sup>18</sup> cf. annexe 13

<sup>19</sup> cf. annexes n° 15, 16, 17, 18 et 19

Le site présente une très forte déclivité transversale, d'environ 34° à 40°, plus ou moins constante sur la longueur. La longueur maximale de l'ouvrage est d'environ 300 mètres.

Pour les circulations verticales piétonnes, on tiendra compte des passages transversaux nord-sud existants ou projetés au droit des voies CFF. Le passage inférieur actuel sous les voies CFF et l'emplacement d'une future passerelle au-dessus des voies dans la partie ouest conditionnent la position de deux cages d'ascenseurs et d'escaliers.

Dans les deux cas, la capacité du parking peut atteindre 779 places, respectivement 764 places.

La capacité maximum évoquée induit deux niveaux au-dessus de la rue du Commerce. Elle pourrait donc être diminuée de 240 places environ, pour que le faite du nouveau bâtiment ne dépasse pas le niveau de la rue du Commerce .

Cette limitation permet aussi de réserver la possibilité de construire ultérieurement un bâtiment à vocation secondaire ou tertiaire au niveau de la rue du Commerce et de bénéficier, ainsi, de la proximité de la gare pour densifier et offrir de nouvelles surfaces utiles.

## 7.2 Variante III

Dans la variante III, la plateforme ferroviaire, située entre le bâtiment de la gare et le pied du talus bordant au nord la rue du Commerce, présente une largeur d'environ 60 mètres qui permet l'implantation d'un bâtiment au-dessus des voies.

Cette variante tient compte également des circulations verticales existantes ou futures. L'aménagement actuel, constitué d'un ascenseur, d'une cage d'escaliers et d'un passage inférieur sous les voies CFF, pourrait être maintenu et servirait à l'exploitation du parking.

De même, la future passerelle, dont le tracé est prévu plus en ouest, pourrait également être intégrée au projet pour constituer un ensemble cohérent et harmonieux.

La réalisation de deux niveaux de parking serait possible. La surface du bâtiment serait d'environ 6'520 m<sup>2</sup> par niveau (90.20 mètres x 72.30 mètres). Le nombre de places serait de 258 pour le niveau inférieur et de 250 pour le niveau supérieur, soit un total de 508 places.

Il serait possible d'augmenter ce nombre en transformant la dalle toiture du bâtiment en parking à ciel ouvert. La capacité serait alors de l'ordre de 750 places.

### 7.3 Variantes retenues

La faisabilité technique des trois variantes est attestée par le bureau d'ingénieurs civils.

Toutefois, suite à la présentation des variantes aux CFF, ceux-ci ont exclu d'emblée la variante III en raison des trop fortes contraintes de l'ouvrage pendant la période du chantier sur l'exploitation des lignes, mais surtout du fait que cette variante limite trop les possibilités d'extensions ou de modifications futures de la plateforme ferroviaire.

Restent donc les variantes I et II qui sont relativement similaires et ne se distinguent que du point de vue du système constructif. Un calcul théorique de rentabilité, sur la base d'hypothèses plausibles, a été établi de manière à venir compléter la faisabilité technique par la viabilité économique.

Les coûts évoqués par le bureau d'ingénieurs et complétés par des informations obtenues auprès de CFF pour la réalisation de la variante I ou de la variante II s'élèvent à CHF 40'000.--/place (+/- 25 % y.c acquisition du terrain et TVA), soit un prix comparable à ceux constatés dans les constructions récentes de parkings souterrains.

**À ce stade de l'étude, la réalisation d'un parking dans le talus au sud des voies CFF apparaît donc possible.**

C'est pourquoi, et conformément aux souhaits précédemment exprimés par le Conseil général, le Conseil communal sollicite un crédit de CHF 380'000.-- afin de développer l'avant-projet de l'ouvrage (SIA 103, phase 4.1.32) pour la réalisation de ce parking, préciser les solutions techniques et architecturales à mettre en œuvre, définir le dimensionnement et les coûts de réalisation et assurer le montage financier du projet. A ce stade, le Conseil communal entend privilégier une solution en partenariat avec des investisseurs privés, étant entendu qu'une participation publique semble s'imposer vu l'utilité publique indéniable d'un tel ouvrage.

## **8 Coûts, financements et effet d'entraînement**

### 8.1 Coûts et financements

#### 8.1.1 Place de la Gare

Si les montants annoncés aujourd'hui semblent importants, il convient de rappeler que la Place représente un espace très vaste (18'000 m<sup>2</sup>), s'étendant sur deux "massifs" traditionnels de la ville en damier sur sa longueur (est-ouest) et plus d'un "massif" sur sa profondeur (nord-sud).

Le nouvel aménagement fournit en outre l'occasion de renouveler les infrastructures souterraines. Ces travaux sont nécessaires, comme évoqué précédemment.

Le montant total de l'investissement pour le nouvel aménagement de la Place de la Gare se décompose de la façon suivante<sup>20 21</sup> (les montants sont exprimés en millions) :

	CFC 1 à 4 <sup>22</sup>	CFC 5 <sup>23</sup>	Total HT	TVA 8%	Total TTC
LCF/am. urbains	9.90	1.90	11.80	0.95	12.75
LCF/infrastructures	2.90	0.20	3.10	0.25	3.35
Viteos/infrastructures	1.90	0.20	2.10	0.20	2.30
Investissement TRN	0.80	0.20	1.00	0.10	1.10
Investissements tiers	0.10	0.00	0.10	0.00	0.10
<b>Total</b>	<b>15.60</b>	<b>2.50</b>	<b>18.10</b>	<b>1.50</b>	<b>19.60</b>

Les participations financières au projet se font de la manière suivante :

Total du projet	19.6
- Confédération, par projet d'agglomération (à indexer sur l'IPC depuis 2007)	1.90
- Participation du Canton <sup>24</sup>	0.70
- Part Viteos	2.40
- Part TRN	1.10
- Participation tiers	0.10
Total intermédiaire à charge de la Ville, dont :	13.40
- Taxe d'épuration	3.25
- Prélèvement au fonds de soutien à l'économie et en faveur des mesures liées à la mobilité	3.50
<b>Total prévu à charge des comptes ordinaires de la Ville</b>	<b>6.65</b>

<sup>20</sup> cf. annexe n° 20 et 21

<sup>21</sup> Le coût global du projet ne tient pas compte des investissements propres de TRN pour le réaménagement des locaux sis dans le bâtiment Léopold-Robert 63 qui accueilleront les activités commerciales de TRN ni des équipements propres à l'exploitation (distributeurs à billets, système d'information, etc.).

<sup>22</sup> Travaux préparatoires, gros œuvre, aménagements

<sup>23</sup> Honoraires et autres frais

<sup>24</sup> En cours de négociation, le canton étant entré en matière sur le principe mais n'ayant pas encore confirmé le montant.

A noter encore que l'investissement sera réparti sur quatre exercices comptables.

### 8.1.2 Rue Daniel-JeanRichard et rue des Musées

En complément au cahier des charges initial, les architectes ont proposé un aménagement qui s'étend jusqu'à la rue du Roulage de façon à intégrer les sorties de la Place au réaménagement de celle-ci. Le Conseil communal s'étant engagé à ne pas dépasser le montant de CHF 10'000'000.-- (hors TVA et honoraires et avant subventions) pour le crédit d'aménagement proprement dit, l'aménagement de la rue Daniel-JeanRichard et de la rue des Musées est proposé ici à titre d'option, comme une prolongation possible et somme toute logique du projet.

Ces deux tronçons de rues ne nécessitent pas de travaux sur les infrastructures souterraines et les coûts de réaménagement incombent dans leur intégralité à la Ville, selon le tableau ci-dessous.

	CFC 1 à 4 <sup>25</sup>	CFC 5 <sup>26</sup>	Total HT	TVA 8%	Total TTC
LCF/am. urbains	0.65	0.15	0.80	0.07	0.87

L'aménagement de rue Daniel-JeanRichard et de la rue des Musées, en tant qu'option, fait ainsi l'objet d'un arrêté différent permettant au Conseil général de décider s'il entend donner la priorité au respect du cadre budgétaire fixé initialement ou intégrer cette partie au projet de réaménagement.

Du point de vue du Conseil communal, la réalisation du réaménagement de ces deux rues paraît cohérent, notamment sur la rue Daniel-JeanRichard de manière à créer progressivement une traversée est-ouest de la ville parallèle à l'avenue Léopold-Robert où le trafic est modéré et les aménagements conçus également pour la mobilité douce.

## 8.2 Effets d'entraînement

Par ailleurs, le projet aura un **effet multiplicateur non négligeable**. L'ouverture de la Place de la Gare sur le quartier Le Corbusier rattachera ce dernier au reste de la ville, et attirera ainsi des investisseurs. Le projet de tribunal unique et celui d'un hôtel par exemple, seront très probablement facilités par le nouveau visage de la Place.

---

<sup>25</sup> Travaux préparatoires, gros œuvre, aménagements

<sup>26</sup> Honoraires et autres frais

Et sur la Place elle-même, un effet d'entraînement est aussi clairement attendu. La Poste, par exemple, a d'ores et déjà annoncé qu'elle entreprendrait des transformations dans son bâtiment du côté sud de manière l'ouvrir sur la place.

### **8.3 Conventions avec des tiers**

À ce stade, certaines négociations doivent encore être menées à terme avec les TRN, Viteos et des propriétaires riverains et plus précisément avec les propriétaires de l'immeuble Léopold-Robert 65-67.

#### **8.3.1 TRN**

Des discussions préalables ont eu lieu avec TRN et sont sur le point d'aboutir à la conclusion d'une convention où sont fixés les éléments de participation de TRN aux coûts du réaménagement, en surplus des coûts générés par leurs propres activités et déjà assumés.

#### **8.3.2 Viteos**

Un accord est en voie de finalisation avec Viteos de manière à ce que l'entreprise finance les coûts d'investissement liés à ses propres réseaux ainsi qu'à l'éclairage public. L'annuité relative à l'investissement concernant l'éclairage public sera portée en augmentation du mandat de prestations confié à Viteos pour cette tâche.

#### **8.3.3 Propriétaires Léopold-Robert 65-67**

Les représentants des services communaux et du Conseil communal ont rencontré à plusieurs reprises les propriétaires de l'immeuble Léopold-Robert 65-67 pour discuter des implications du projet de réaménagement sur leur bien-fonds et solliciter leur entrée en matière quant à l'aménagement envisagé de la Place.

Tout d'abord assez réticents, les propriétaires sont néanmoins entrés en matière suite à la prise en compte d'un grand nombre de leurs préoccupations et des garanties apportées par les adaptations du projet.

Les discussions sont bien avancées et un terrain d'entente est sur le point d'être trouvé. Cet accord sera formalisé par une convention qui fixera les modalités – d'exécution et d'exploitation de la Place.

## **9 Calendrier**

En cas d'acceptation du crédit par votre Conseil, le calendrier prévu pour la mise en œuvre du projet est le suivant :

- mai – décembre 2012 : appels d'offres et adjudications et travaux préparatoires;

- 2013 : chantier secteur ouest (couvert des bus) et centre;
- 2014 : chantier secteur est;
- 1<sup>er</sup> semestre 2015: finitions.

Il est par ailleurs prévu de fournir régulièrement des informations à la population sur l'évolution du projet, par exemple sur le site internet [www.placedelagare.ch](http://www.placedelagare.ch).

## **10 Conséquences sur les finances communales**

Les coûts de fonctionnement du nouvel aménagement ne sont pas chiffrables. Toutefois, dans son ensemble, il ne présente pas de nouvelles surfaces à entretenir. En outre, le projet a été soumis pour préavis aux différents chefs de services concernés en vue d'intégrer leurs remarques pour réduire les coûts de fonctionnement du projet.

Les grands espaces libres sur un seul niveau devraient faciliter le déneigement. La surface du square étant réduite et de nouveaux arbres étant replantés, il est possible d'imaginer que le temps dévolu à la taille des grands arbres diminue. Le principe de la toiture des couverts a été imaginé de manière à réduire tant que possible les interventions humaines. Ce sont donc autant d'exemples qui laissent penser que le projet aura de faibles incidences en termes de coûts de fonctionnement.

Les charges financières sont, elles, présentées ci-dessous.

### **10.1 Aménagements urbains – Place**

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée sur le coût net à charge de la Ville, au taux d'amortissement moyen de 5.60 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 6'650'000.-- x 5.60 % :	CHF	372'400.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	96'425.--
		<hr/>
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	468'825.--
		<hr/> <hr/>

### 10.2 Aménagements urbains – rues des Musées et Daniel-JeanRichard

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée au taux d'amortissement moyen de 3.70 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 870'000.-- x 3.70 % :	CHF	32'190.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	12'615.--
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	44'805.--

### 10.3 Infrastructures

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée au taux d'amortissement moyen de 3.80 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 3'250'000.-- x 3.80 % :	CHF	123'500.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	47'125.--
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	170'625.--

L'intégralité de ce montant est financé par la taxe d'épuration.

### 10.4 Charge d'intérêts éclairage public

La réalisation de ces installations aura pour effet une augmentation de l'annuité (durée d'amortissement moyenne de 30 ans) de CHF 58'120.--.

### 10.5 Crédit d'étude parking

En application des directives établies par le service des communes, la charge financière est calculée au taux d'amortissement moyen de 20 % et au taux moyen des emprunts de la Ville de 2.9 %.

Amortissement : CHF 380'000.-- x 20 % :	CHF	76'000.--
Intérêts 2.9 % sur la moitié de l'investissement :	CHF	5'510.--
Soit une charge annuelle moyenne de :	CHF	81'510.--

Au total, la charge annuelle théorique<sup>27</sup> d'amortissement et d'intérêts se monte à CHF 823'885.--.

## **11 Conséquences sur les ressources humaines**

Planifié comme l'une des réalisations importantes des prochaines années, le projet mobilisera des ressources importantes et nécessite ainsi le recours au bureau lauréat pour son accompagnement. Les services de la Ville (en particulier le service d'urbanisme et de l'environnement et le service des travaux publics) seront également fortement sollicités. Il n'est toutefois par envisagé de recourir à la dotation de poste supplémentaire dans le cadre de ce projet.

## **12 Collaboration intercommunale**

Comme mentionné ci-devant, ce projet s'inscrit comme l'une des réalisations majeures du projet d'agglomération développé conjointement par quatorze communes du canton en partenariat avec l'Etat et soutenu par la Confédération.

## **13 Eléments relatifs au développement durable**

### **13.1 aspects environnementaux, sociaux et économiques**

L'un des éléments centraux du développement durable, outre la prise en compte des dimensions environnementale et économique, réside, au plan social, dans l'intégration des acteurs qui composent une société au processus d'élaboration et de décision d'un projet.

A ce titre, le projet de réaménagement de la Place de la Gare est exemplaire car jusqu'ici, aucun projet mené par la Ville n'est allé si loin dans l'information et la consultation. A chaque étape du projet, les différents groupes d'intérêt et la population ont été au moins informés des démarches entreprises mais ont également eu la possibilité de s'exprimer et de faire valoir des remarques et des idées, des prémices du réaménagement (ateliers) à sa finalisation (projet abouti). La plupart ont pu être intégrées ou le seront dans le projet de la Place de la Gare.

Cela dit, et sans s'appesantir sur la prise en compte des trois dimensions du développement durable, la volonté de faire de la Place de la Gare un

---

<sup>27</sup> Les durées d'amortissement sont différentes pour chaque rubrique, de sorte que ce montant total ne correspond pas à la charge effective ou moyenne qui grèvera les comptes de fonctionnement.

lieu de vie pour tous et de la rendre plus sûre et accessible à chacun (dimensions sociale et environnementale) ainsi que l'effet d'entraînement sur l'économie et la dynamique locale (dimension économique) font de ce projet un projet exemplaire.

## **14 Approbations préalables**

### *14.1 Commissions et offices consultés*

Les consultations suivantes ont été menées auprès de différentes commissions et offices, qui ont toutes et tous donné leur aval, sans restriction :

- Commission d'urbanisme : 10 février 2011 et 15 décembre 2011;
- Office fédéral de la culture : 21 juillet 2011;
- Commission d'experts pour la mise en valeur du patrimoine urbain horloger La Chaux-de-Fonds / Le Locle : 6 décembre 2011;
- Commission intercommunale d'aménagement du territoire : 11 janvier 2012.

La commission des infrastructures s'est en outre prononcée, le 13 février 2012, à l'unanimité des membres présents en faveur du crédit concernant les infrastructures souterraines, d'un montant de CHF 3'250'000.-- TTC.

Des séances d'information et de consultation ont également eu lieu avec les services cantonaux, à savoir le service de l'aménagement du territoire, le service de l'environnement et de l'énergie, le service des transports et le service des ponts et chaussées. Tous ont également approuvé le projet.

### *14.2 Un projet partagé*

**Comme déjà évoqué, le projet objet de la présente demande de crédit est le fruit d'un long processus de réflexion, de consultation et de maturation qui tient compte de façon équilibrée de toutes les sensibilités exprimées.**

## **15 Classement des motions, postulats et interpellations**

### **Motion de M. Gérard Bosshart et consorts "Pour l'aménagement d'une zone de rencontre à la Place de la Gare" (26 jan. 2004).**

*Le projet de zone de rencontre aux abords de la Grande-Fontaine sera certainement refusé par le peuple suite à l'aboutissement du référendum.*

*Entre autres causes, nous pensons que le secteur autour du Casino-Grande-Fontaine est mal choisi, car il ne fonctionne pas aujourd'hui comme zone de rencontre et que ce n'est pas parce qu'on le qualifiera*

*comme tel qu'il le deviendra. Au surplus, le coût de cet aménagement a été jugé prohibitif.*

*Par contre, la Place de la Gare fonctionne aujourd'hui déjà comme zone de rencontre, malgré son mauvais aménagement. Elle est donc naturellement destinée à devenir une vraie zone de rencontre, de sorte qu'une étude doit être conduite en vue de son aménagement pour que cette vocation puisse être pleinement réalisée.*

*Les aménagements de la Place de la Gare devraient être simples, souples et évolutifs, afin d'étendre prioritairement les zones réservées aux piétons, de les rendre attractives, de les relier entre elles et d'envisager un déplacement du trafic des trolleybus pour en libérer la Place, ce qui toutefois ne constitue pas un impératif .*

*Ces aménagements devraient par ailleurs être de nature à contribuer à "sécuriser" le secteur de la Gare.*

*Le Conseil Communal est invité à présenter une étude à ce sujet.*

**Amendement du groupe Libéral-PPN à la motion "Pour l'aménagement d'une zone de rencontre à la Place de la Gare" (02 fév. 2005).**

Le texte original de la motion est complété par le paragraphe suivant :

*Afin de pouvoir juger de l'intérêt porté à ce projet par la population et pour mesurer les éventuelles nuisances engendrées par le réaménagement de la Place de la Gare, une période d'essai de 2 ans au moins devra précéder une éventuelle réalisation définitive. A la fin de cette période d'essai, un bilan sera fait et au cas où le projet serait abandonné, la Place de la Gare devra pouvoir retrouver son état original. Les investissements consentis par la commune devront tenir compte de cet aspect temporaire et des difficultés financières que rencontre actuellement la ville.*

**Motion de M. Claude André Moser et consorts "Un parking au-dessus des voies CFF" (27 avr. 2011).**

*Dans le cadre du réaménagement de la Place de la Gare, le PLR demande au Conseil communal d'étudier la faisabilité de construire un parking au-dessus des voies CFF.*

*Il aurait l'avantage de constituer une isolation phonique pour une partie des habitants du quartier.*

*Accessible en tout cas à pied par en bas et par en haut, il offrirait des places de parc aux utilisateurs de la gare mais aussi à ceux qui fréquentent la piscine et la patinoire, notamment lors des matchs de hockey.*

*Son coût et sa faisabilité doivent être envisagés et comparés à la réalisation d'un parking au sud des voies avec les problèmes géologiques et techniques que cela supposerait.*

*Son impact esthétique et urbanistique sur le quartier doit être pris en compte.*

**Postulat de M. Hughes Chantraine et consorts (27 avr. 2011).**

*Le groupe UDC prie le Conseil communal de pousser des études sur la possibilité de réaliser, conjointement au réaménagement, un parking à la Place de la Gare.*

Vu le projet élaboré depuis 2008 en concertation avec les acteurs intéressés et la population chaud-de-fonnière, le Conseil communal estime avoir répondu à la motion de M. Gérard Bosshart.

Concernant l'amendement à cette motion, et compte tenu des options prises dans le projet et des implications de celles-ci sur le fonctionnement de la Place et de son accessibilité, notamment du point de vue des transports publics, il n'est pas envisageable de procéder, comme ce fut le cas à la Place du Marché, à une période de test. Le Conseil communal considère que le large processus participatif qui a prévalu pour ce projet remplace avantageusement une telle période d'essai et espère que les membres du Conseil général partageront cette position.

Sur la motion de M. Claude-André Moser et le postulat de M. Hughes Chantraine, le Conseil communal démontre dans le présent rapport qu'il partage l'analyse des motionnaires et postulants quant à la nécessité d'offrir la possibilité aux usagers de la gare et des infrastructures culturelles et sportives alentours de trouver en suffisance et hors domaine public des possibilités de stationnement. Pour être attractive, cette offre devra néanmoins s'accompagner d'une politique de stationnement sur le domaine public plus restrictive qu'elle ne l'est aujourd'hui. Cette question devra donc être réétudiée.

Le Conseil communal a pris l'initiative d'étudier plusieurs variantes d'aménagement d'un parking de grande capacité à proximité de la gare. Pour les raisons évoquées plus haut, il s'avère que la réalisation d'un parking sur les voies CFF est impossible. Toutefois, le Conseil communal s'engage à poursuivre le projet de parking et demande à cet effet un crédit d'étude.

En cela, le Conseil communal estime avoir apporté les éléments de réponse nécessaires au classement des motions, amendements et postulats ci-dessus et vous propose en conséquence de procéder à leur classement.

## **16 Conclusion**

Rendre plus convivial et plus sûr l'un des lieux les plus fréquentés de la ville, préparer l'arrivée du TransRUN/RER et assurer un fonctionnement optimal de la première interface de transports, dynamiser encore la fréquentation du centre-ville, améliorer l'accueil des visiteurs de la Métropole horlogère, relier le centre-ville au nouveau quartier Le Corbusier, encourager de nouveaux partenaires – publics, parapublics et privés – à investir à La Chaux-de-Fonds, mettre en valeur l'architecture remarquable des bâtiments jouxtant la place; tels sont les objectifs auxquels les riverains de la Place de la Gare, ses usagers et l'ensemble de la population ont été conviés à travailler depuis quatre ans.

Le résultat qui vous est soumis aujourd'hui est le fruit de ce travail collectif, enrichi des propositions constructives entendues tout au long de ce processus participatif, et que les lauréats du concours, les services de la Ville et le Conseil communal ont eu le plaisir de synthétiser, avec l'espoir qu'il suscite adhésion et enthousiasme.

C'est donc cet élan et cet état d'esprit que nous vous prions, Monsieur le président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, de prolonger en adoptant les arrêtés relatifs aux investissements et au plan d'alignement qui vous sont soumis ci-après et en classant les motions et postulats rappelés au chapitre 15.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président:

Le chancelier:

Pierre-André Monnard

Thibault Castioni

Arrêté n°1

LE CONSEIL GENERAL  
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

**Article premier** – Un crédit de CHF 12'750'000.-- TTC est accordé au Conseil communal pour le réaménagement de la Place de la Gare.

**Article 2.** - Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 5.6 %.

**Article 3.** - Les subventions et contributions éventuelles viendront en déduction de ce crédit.

**Article 4.** - Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président                      La secrétaire

Pierre-Alain Borel              Maria Belo

Arrêté n°2

LE CONSEIL GENERAL  
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

**Article premier** – Un crédit de CHF 870'000.-- TTC est accordé au Conseil communal pour le réaménagement de la rue des Musées et de la rue Daniel-JeanRichard.

**Article 2.** - Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 3.7 %.

**Article 3.** - Les subventions et contributions éventuelles viendront en déduction de ce crédit.

**Article 4.** - Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

La secrétaire

Pierre-Alain Borel

Maria Belo

Arrêté n°3

LE CONSEIL GENERAL  
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

**Article premier** – Un crédit de CHF 3'250'000.-- TTC est accordé au Conseil communal pour la reconstruction des infrastructures d'évacuation des eaux claires et des eaux usées dans le périmètre du projet de réaménagement de la Place de la Gare.

**Article 2.** - Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 3.8 %.

**Article 3.** - Les subventions et contributions éventuelles viendront en déduction de ce crédit.

**Article 4.** - Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président	La secrétaire
Pierre-Alain Borel	Maria Belo

Arrêté n°4

LE CONSEIL GENERAL  
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

**Article premier** – Un crédit de CHF 380'000.-- TTC est accordé au Conseil communal l'étude d'avant-projet et projet de l'ouvrage pour la réalisation d'un parking au sud des voies CFF.

**Article 2.** - Ce crédit figurera au compte des investissements et sera amorti au taux de 20 %.

**Article 3.** - Les subventions et contributions éventuelles viendront en déduction de ce crédit.

**Article 4.** - Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président                      La secrétaire

Pierre-Alain Borel              Maria Belo

Arrêté n°5

LE CONSEIL GENERAL  
DE LA VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Vu la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979

Vu l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT), du 2 octobre 1989

Vu l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986

Vu la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), du 24 janvier 1991

Vu le décret sur la conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire, du 26 janvier 2005

Vu la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, et son règlement d'exécution (RELCAT), 16 octobre 1992;

Vu la loi cantonale sur les constructions (LConstr), du 25 mars 1996, et son règlement d'exécution (RELConstr), du 16 octobre 1996;

Vu la loi cantonale sur la protection des eaux, du 15 octobre 1984, et son règlement d'exécution, du 18 février 1987;

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

**Article premier.-** Le plan des alignements "Aménagement de la Place de la Gare" accepté sur le principe le 15 février 2012 par le Conseil communal, échelle 1:1000, plan dessiné le 21 décembre 2011 est adopté.

**Article 2.-** Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL

Le président

La secrétaire

Pierre-Alain Borel

Maria Belo

**ANNEXES** (liste par ordre de citation dans le rapport)

Pour des questions de volume, seules quelques annexes sont jointes au présent rapport. D'autres sont accessibles depuis le site internet du projet ([www.placedelagare.ch](http://www.placedelagare.ch)) ou à disposition auprès du service d'urbanisme et de l'environnement (SUE). Une mention ad hoc le précise après chaque annexe mentionnée ci-dessous :

1. GEA, 2010 : *aménagement Place de la Gare / rapport explicatif avant-projet*, Lausanne\_ disponible sur le site du projet
2. Frundgallina, 2011 : *descriptif projet de l'ouvrage*, Neuchâtel\_ disponible sur le site du projet
3. GEA, 2008 : *aménagement Place de la Gare / rapport de synthèse ateliers urbanistiques du 18 septembre 2008 et du 19 septembre 2008*, Lausanne\_ disponible sur demande auprès du SUE
4. GEA, 2010 : *concours de projet Place de la Gare / programme du concours*, Lausanne\_ disponible sur le site du projet
5. SUE, 2011 : *répartition des espaces (non daté)*, La Chaux-de-Fonds\_ voir ci-après
6. Frundgallina, 2011 : *LCF place de la Gare / aménagement place (10.02.2012)*, Neuchâtel\_ voir ci-après
7. GEA, 2010 : *concours pour le réaménagement de la Place de la Gare / rapport du jury*, Lausanne\_ disponible sur le site du projet.
8. Meyer Dudesek, 2011 : *images de synthèse A, B, C et D du projet*, Zürich\_ voir ci-après
9. Frundgallina, 2011 : *schéma d'accès trafic motorisé (19.12.2011)*, Neuchâtel\_ voir ci-après
10. PPLUS, 2011 : *Place de la Gare, La Chaux-de-Fonds : étude vibration et bruit rapport préliminaire phase de chantier*, Neuchâtel\_ disponible sur demande auprès du SUE
11. PPLUS, 2011 : *Place de la Gare, La Chaux-de-Fonds : étude vibration et bruit rapport préliminaire phase d'exploitation*, Neuchâtel\_ disponible sur demande auprès du SUE
12. SUE, 2011 : *implantation du monument Numa-Droz, photomontage (20.12.2011)*, La Chaux-de-Fonds\_ disponible sur le site du projet
13. GVH, 2011 : *Place de la Gare, situation générale (09.12.2011)*, St-Blaise\_ disponible sur le site du projet

14. SUE, 2011 : *aménagement de la Place de la Gare, plan des alignements (21.12.2011)*, La Chaux-de-Fonds\_ voir ci-après
15. GVH, 2011 : *parking au nord de la rue du Commerce, étude de faisabilité, notice technique (27.01.2011)*, La Chaux-de-Fonds\_ disponible sur le site du projet
16. GVH, 2011 : *parking au nord de la rue du Commerce, étude de faisabilité, variante au droit des voies CFF, notice technique (11.11.2011)*, La Chaux-de-Fonds\_ disponible sur le site du projet
17. GVH, 2011 : *parking, variante I (25.11.2010)*, La Chaux-de-Fonds\_ disponible sur le site du projet
18. GVH, 2011 : *parking, variante II (25.11.2010)*, La Chaux-de-Fonds\_ disponible sur le site du projet
19. GVH, 2011 : *parking, variante III (non daté)*, La Chaux-de-Fonds\_ disponible sur le site du projet
20. SUE, 2012 : *projet de l'ouvrage (devis +/- 10%) – projet global (25.01.2012)*, La Chaux-de-Fonds\_ disponible sur le site du projet
21. Frundgallina, 2012 : *devis projet de l'ouvrage provisoire (16.01.2012)*, Neuchâtel\_ disponible sur le site du projet