



VILLE DE LA CHAUX-DE-FONDS

RAPPORT DU CONSEIL COMMUNAL

relatif à l'adoption du Plan spécial Le Corbusier
et à une demande de crédit de CHF 180'000.- TTC
pour l'étude du réaménagement de la place de la gare

(du 12 septembre 2007)

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

Madame la présidente,
Mesdames les conseillères générales,
Messieurs les conseillers généraux,

Introduction

Le secteur de la Gare aux marchandises constitue aujourd'hui une friche ferroviaire en plein centre-ville. D'entente avec la Ville, le propriétaire de ce territoire, les CFF, souhaite réhabiliter ces surfaces qui ne sont plus utiles à l'exploitation de ses infrastructures. L'urbanisation d'une surface aussi importante implique la création d'un véritable « morceau de ville » capable d'accueillir toutes les activités prenant place à proximité du centre ; la planification de ce vaste projet doit être traduite, conformément aux dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire, par un plan spécial.

La Direction du département immobilier des CFF, en accord avec le Conseil communal, a procédé à un concours d'urbanisme en vue de valoriser cette friche. Après avoir évalué 4 projets, le jury a retenu le projet intitulé « temps fait pas » en particulier pour son approche simple, économiquement réaliste et respectueuse des caractéristiques du site. L'auteur du projet lauréat de ce concours, le bureau GEA Vallotton et Chanard, de Lausanne, et son équipe de mandataires spécialisés, s'est vu

confier le mandat pour l'élaboration du plan spécial en collaboration avec les services des CFF et de la ville.

Situation

Le site concerné par ce projet se situe au cœur de la ville, à proximité immédiate de la Gare CFF et de sa place, interface avec les transports publics locaux et régionaux. D'une largeur d'environ 70m, il s'étire sur environ 700m parallèlement à l'Avenue Léopold-Robert, entre la place de la gare à l'Est et le centre commercial « les Entilles » à l'Ouest. Il est limité au Nord par l'arrière front des immeubles bâtis le long de l'Avenue Léopold-Robert et au Sud par les voies ferroviaires.

Historique

La première gare date de 1856 ; il s'agissait d'un bâtiment modeste aujourd'hui détruit. Une nouvelle gare plus importante est réalisée en 1878. C'est à partir de cette époque que le site de la gare aux marchandises se développe en relation avec l'essor de l'industrie horlogère. La création de grands centres commerciaux, le déplacement de nombreuses activités de construction aux Eplatures et le renforcement d'activités liées au traitement de déchets et du génie civil dans le secteur de l'ancienne usine à gaz ont singulièrement étendu les zones d'échange. Alliés aux décisions stratégiques prises par la Confédération et sa régie au cours des deux dernières décennies en matière de transport de marchandises et d'infrastructure CARGO dans les régions et aux modes de production industrielle sollicitant un maximum de souplesse, ces éléments ont malheureusement favorisé l'approvisionnement par la route. La gare aux marchandises a ainsi perdu une grande part de son importance. Ce phénomène se retrouve dans de nombreuses autres villes. Devant cette situation les CFF ont accepté de mettre en valeur cette friche. Toutefois l'activité d'approvisionnement par chemin de fer sera maintenue ; elle sera redimensionnée et les installations techniques nécessaires seront entièrement refaites conformément aux exigences actuelles. La localisation définitive de cette activité n'est pas encore fixée. Une étude est actuellement en cours au sein de CFF-Cargo pour évaluer une implantation au sud des voies actuelles et une autre dans la partie Ouest du périmètre du plan spécial (voir dispositions transitoires concernant ce secteur, chapitre 7 du règlement du plan spécial). La localisation du site CJ utilisé pour le transbordement des déchets en provenance du Jura à destination de CRIDOR fait également l'objet d'études, notamment sur le site des gares de l'Est et de Bellevue (haut du Chemin-Blanc).

Description du site

D'un point de vue légal, selon le PRAC adopté en 1998, le site de la gare aux marchandises n'a actuellement pas d'affectation à l'exception des

parcelles privées partiellement incluses dans le périmètre qui sont en zone centre-ville en ordre contigu. Les parcelles propriétés des CFF sont du domaine ferroviaire excepté le square de la gare qui est en zone de verdure.

La structure foncière à l'intérieur du périmètre du plan spécial est essentiellement la propriété des CFF. Une partie est sur domaine public communal et seules 5 parcelles, dont une en totalité, appartiennent à des propriétaires privés. Ces derniers ont été informés dès le début de la mise en forme du projet et des discussions sont actuellement en cours entre eux et les CFF pour le rachat de ces surfaces par les CFF. L'état actuel des négociations et le climat très positif qui les caractérise laissent présumer un aboutissement favorable à la réalisation du projet.

Le site en l'état actuel constitue un environnement de très faible qualité urbaine et paysagère. La végétation, à l'exception du square de la gare, y est totalement absente et l'ambiance « sèche » et minérale est renforcée par les surfaces et voies ferroviaires dédiées à l'exploitation. Par contre l'ouverture du côté Sud, de l'autre côté des voies, sur le parc des Crêtets, offre un dégagement de grande qualité et garantit un ensoleillement privilégié.

La situation de ce territoire en plein centre de la ville, juste à côté de la gare, est parfaitement desservie par les transports publics. L'accès pour les piétons est sans problème depuis et vers l'Est et le Nord ; il est par contre moins aisé depuis et vers l'Ouest et le Sud. L'accessibilité pour les véhicules est possible depuis l'Avenue Léopold-Robert par 3 rues perpendiculaires.

Les équipements et les réseaux existent très partiellement sur le site. Il s'agira de les compléter, de les déplacer et de les renforcer, voire de les reprendre complètement en fonction des besoins.

Objectifs

L'enjeu principal du plan spécial consiste à développer un programme diversifié qui s'articule sur les principes suivants :

- inscrire la nouvelle urbanisation dans le contexte historique et urbanistique de la ville;
- rendre le site attractif et valoriser son image;
- permettre la densification d'un morceau de territoire au centre-ville;
- permettre la réalisation des constructions par étapes;
- garantir une grande flexibilité d'affectation en fonction de l'évolution du contexte socio-économique;
- viser le renforcement du tissu commercial du centre-ville en évitant sa dilution;
- assurer la cohérence de chaque étape de développement en rapport avec l'intégration de l'ensemble dans la ville.

Concept

Le concept prévoit la création par étapes, en principe de l'Est vers l'Ouest, d'une nouvelle structure urbaine composée d'une succession d'îlots reliés entre eux dans le sens longitudinal par un axe de desserte sous la forme d'une rue « verte » entre la Place de la gare et le centre des Entilles. La rue « verte » propose une réinterprétation de la rue jardin caractérisant l'image du nouveau quartier. De typologie s'apparentant à une zone de rencontre où la priorité est donnée aux modes doux (piétons, vélos...) elle se matérialise par des bandes différenciées plus ou moins végétalisées. La construction de la superstructure de cette rue « verte » sera la première réalisation constituant ainsi un geste structurant pour le site. Son aménagement (plantation, mobilier urbain, etc...) se mettra en place au fur et à mesure de la réalisation des îlots.

La reconstruction d'une passerelle sur les voies CFF dans l'axe de la rue des Armes réunies constitue le deuxième élément capable de mettre le site en relation avec son environnement. Ce passage à l'usage des piétons et des modes doux permettra, comme il le faisait à l'époque (puisqu'il sera au même emplacement que la passerelle précédente) de relier non seulement le site au parc des Crêtets mais aussi de mettre en relation et de manière attractive, le Sud et le Nord de la ville.

Le principe constructif de chaque îlot est constitué par un front Nord d'une volumétrie similaire au massif traditionnel chaux-de-fonnier, d'un espace de verdure intérieur offrant des aires de délasserement pour ses habitants et d'un front Sud d'une hauteur beaucoup plus faible afin de garantir un ensoleillement maximum à tous les logements. Seul l'îlot à l'extrémité Est s'inscrit perpendiculairement à la rue « verte » et fait face à la Place de la gare qu'il contribue à délimiter sur sa partie Ouest, à l'instar du bâtiment situé en Est. Il offre ainsi une situation privilégiée sur cet espace urbain majeur dont l'aménagement fera l'objet d'un mandat d'étude décrit dans le chapitre « place de la gare » du présent rapport.

Le « préverdissement » par étapes successives de la nouvelle urbanisation fait partie du projet ; cette mise en place progressive de l'environnement paysager permet de changer peu à peu l'image du lieu dans la perception et les usages des habitants de la ville. Elle donne une qualité paysagère à un site qui en est dépourvu. De plus, cet aménagement contribue à terme à l'embellissement des abords et des vues depuis, notamment, les nouvelles constructions et celles déjà situées au Nord du périmètre. Ce tapis végétal laissera progressivement la place à la réalisation des îlots en fonction de l'avancement des constructions.

Affectations

Les affectations permises dans le plan spécial s'adaptent à l'évolution incessante du contexte socio-économique et permettent l'implantation, tout au long de la quinzaine d'années estimée pour l'urbanisation de ce nouveau quartier, d'activités existantes dans un centre-ville : logements,

activités économiques non gênantes, formation et enseignement, hôtellerie, administration et services publics, sport et activités socio-culturelles. Pour assurer cette flexibilité, la mixité dans l'affectation du programme doit être garantie en fonction des besoins et opportunités d'investissement.

L'analyse économique permet d'orienter les affectations et de proposer ainsi un scénario probable. Les principes d'affectation doivent pouvoir intégrer de nouvelles directions et de nouvelles idées. Un atelier économique est par exemple prévu comme suite de l'élaboration de la réglementation du plan spécial, et rassemblera des acteurs économiques à l'échelle locale et régionale, voire nationale, des milieux de l'immobilier, de la construction, des banques et de l'enseignement.

Les réflexions suivantes sont basées sur plusieurs sources d'informations quant aux développements actuels et futurs. En tenant compte de la relative stabilité de la population autour de 37'000 habitants depuis 5 ans et d'une faible évolution à l'avenir, il est plausible de compter sur une absorption moyenne de 70 logements par année pour l'ensemble de la Ville. La proportion annuelle de logements pouvant être absorbée par le plan spécial se situe entre 20 et 30 appartements par année, sur une période de 15 à 20 ans. Cette estimation tient compte de l'inadéquation entre la typologie du marché immobilier actuel et la demande, et considère l'influence des autres projets en cours.

Les îlots du tissu bâti susceptibles d'accueillir du logement sont ainsi capables d'absorber une partie de la demande en logements pour une période estimée de 15 à 20 ans. Les autres affectations se répartissent sur le solde de SPB (surface brute de plancher).

L'îlot de tête Ouest du site peut difficilement recevoir du logement, vu son environnement industriel et son manque de dégagement au Sud. Il peut donc accueillir un espace multiplex, un équipement sportif, un espace santé ainsi que des bureaux, voire de l'industrie légère ou de l'artisanat. A court terme il restera affecté aux infrastructures techniques des CFF et probablement aux activités de CFF cargo qui pourraient ultérieurement être déplacées au sud des voies de chemin de fer.

La position stratégique de l'îlot de la tête Est privilégie l'implantation d'une structure d'accueil pouvant comprendre un centre d'enseignement et une antenne des hautes écoles en complément de l'hôtellerie.

Cette possibilité pourrait d'ailleurs jouer un rôle décisif dans le choix des instances de la HE-Arc de maintenir ou non la filière ingénierie dans les Montagnes neuchâteloises, vu l'emplacement idéal que pourrait constituer un bâtiment situé aux abords immédiats de la gare et en plein centre de la plus importante ville francophone de l'Arc jurassien.

En lien avec les discussions encore en cours à ce sujet et dans le souci de saisir les possibilités de synergies avec un centre de formation, les organes de Polyexpo ont également décidé de conduire une réflexion sur l'opportunité d'envisager une infrastructure d'exposition et de congrès à

proximité de la gare plutôt qu'en périphérie de la ville, de façon d'une part à profiter d'une desserte de qualité par les transports publics et, d'autre part, à contribuer au renforcement de la clientèle des commerces, restaurants et hôtels du centre-ville. Ces réflexions pourraient en outre en rejoindre d'autres en lien avec le renforcement de la vocation de la Ville en tant que berceau historique et actuel de l'horlogerie.

Le scénario général retenu a servi de base au dimensionnement du stationnement et au calcul de la génération de trafic créé par ce nouveau quartier. C'est sur cette base que l'étude d'impact a été développée. Elle fait partie intégrante du plan spécial.

En termes quantitatifs, la surface brute de plancher prévue sera de 83'330 m², répartie sur 6 périmètres d'évolution des constructions. Le nombre total de places de stationnement nouvelles sur l'entier du site a été estimé et plafonné à environ 800 (soit 950 au total, dont 900 couvertes, le site en comprenant actuellement 150). Pour parvenir à cette estimation, plusieurs scénarios d'affectation et d'utilisation ont été développés. Dans le cas le plus défavorable, le trafic journalier moyen généré sera de 4'700 véhicules par jour. Selon l'étude d'impact, le réseau actuel, en particulier le tronçon concerné de l'avenue Léopold-Robert, est capable d'absorber cette charge supplémentaire, mais atteint ainsi sa limite de capacité, justifiant la limitation du nombre de nouvelles places de stationnement à 800. Les analyses menées confirment que des mesures devront être envisagées à terme pour limiter l'accroissement général du trafic sur l'ensemble du centre-ville.

Equipements

Dans le cadre du plan spécial, un plan d'équipement est établi. Le site est considéré comme équipé au sens de la législation, quand bien même d'importants investissements devront être consentis pour adapter l'infrastructure aux besoins nouveaux découlant de l'urbanisation de ce quartier.

L'évacuation des eaux est assumée par un collecteur unitaire existant sous le tracé de la rue « verte ». Le projet d'exutoire pour récolter les eaux claires est en cours d'élaboration dans le secteur du grand pont.

Plusieurs conduites de gaz à haute pression se trouvent au Nord du périmètre. Les conduites sur le site sont déplaçables et de nouvelles infrastructures peuvent se faire sous la rue « verte ».

Une ou plusieurs stations transformatrices électriques sont à prévoir dans l'un des périmètres de construction.

Une conduite existante d'adduction d'eau doit être déplacée sous la rue « verte ».

Le chauffage à distance, imposé pour l'ensemble du site, ne possède actuellement aucune conduite existante sur le site. Trois raccordements sont envisageables et un local technique groupé avec celui pour l'électricité sera à construire.

Pour ce qui concerne la gestion des déchets, les emplacements pour conteneurs et les infrastructures de tri seront planifiés lors des demandes de permis de construire.

Plan spécial

Le plan spécial est « l'outil » d'aménagement du territoire à la fois nécessaire pour rendre légale la construction de cet important territoire et aussi le mieux adapté pour garantir au fur et à mesure de sa réalisation la qualité et la cohérence de ses aménagements. Il a valeur de « plan d'aménagement » et permet de définir une ou des affectations et de les insérer dans le plan et règlement d'aménagement communal (PRAC). Pour cela, le plan spécial est indispensable sur le site de la gare aux marchandises actuellement sans affectation puisqu'il relève du domaine CFF dispensé de tout « zonage ».

La procédure du plan spécial est identique à celle du PRAC ; une fois adopté par votre Conseil, il doit être mis à l'enquête publique puis sanctionné par le Conseil d'Etat pour entrer en vigueur.

Le plan spécial est constitué, d'une part, des documents juridiques et techniques à savoir : le règlement (annexé au présent rapport), le plan d'implantation, le plan des altitudes maximales, le plan d'équipement, le plan d'alignement et, d'autre part, des documents explicatifs à savoir : le rapport justificatif selon l'article 47 OAT, le rapport d'impact sur l'environnement et les documents d'accompagnement.

Le plan spécial soumis par ce rapport à votre approbation s'intègre entièrement dans la planification cantonale. Le plan directeur cantonal actuellement en vigueur date de 1987 et est en cours de révision. L'état d'avancement de ce remaniement est à la phase d'une conception directrice cantonale de l'aménagement 2004, approuvée par le Grand Conseil le 26 janvier 2005. Elle identifie 4 objectifs cantonaux qui doivent être pris en compte par le plan spécial :

- *Finances : le choix de l'avenir.* Le plan spécial permet d'attirer des acteurs économiques, de créer des emplois par l'implantation d'activités pour dynamiser la ville.
- *Attractivité : créer durablement des richesses.* De par l'étendue que couvre le plan spécial il permet d'accueillir une mixité d'affectations capable de garantir cette attractivité : lieux de formation, structures d'accueil, activités économiques, logements, loisirs, sport, activités socio-culturelles.
- *Cohésion sociale : un plébiscite de tous les jours.* La création d'un nouveau quartier de grande dimension en centre-ville, composé de logements associés à d'autres activités et accessibles par différents modes de transports, contribue concrètement à la cohésion recherchée.

- *Prestation de l'Etat : plus d'efficacité.* La réalisation du plan spécial doit être le fruit d'une intense collaboration et concertation entre l'Etat, les services publics, les propriétaires et les futurs investisseurs.

Les quatre objectifs cantonaux sont concrétisés par la mise en œuvre de la stratégie cantonale du réseau urbain neuchâtelois (RUN). La proximité de la gare CFF, de l'interface des transports publics de la ville, l'offre d'espaces en faveur des déplacements par des modes doux et la réalisation de la passerelle procurent aux futurs occupants du site une position privilégiée dans la ville et contribuent à sa mise en réseau de manière pertinente dans le cadre de la politique des agglomérations et des régions, dont l'un des objectifs est de valoriser les sites de gares et ceux situés à proximité des principaux axes de transports publics.

Nom donné au plan spécial

Proposé par la commission de toponymie, le nom de "Le Corbusier" attribué au plan spécial sera également celui que prendra la "rue verte", principale rue prévue par le règlement. En proposant ce choix, la commission a suggéré que soit débaptisée la place Le Corbusier, davantage connue et mentionnée par les chaux-de-fonniers sous le nom d'Espacité. La commission a également considéré qu'en baptisant de la sorte une rue et un ensemble urbain relativement conséquent, on donnait à la fois au célèbre architecte une importance plus conforme à la qualité et à la renommée de son œuvre et aux liens qui l'associent à La Chaux-de-Fonds, et au quartier en question un renom à la hauteur des ambitions affichées dès le début du projet. En outre, la commission a prévu de baptiser les différentes rues du nouveau quartier de noms qui se rapporteront à l'œuvre de Le Corbusier, renforçant ainsi encore cette volonté.

Le Conseil communal a fait siennes ces réflexions et, simultanément à l'entrée en force du plan spécial, rebaptisera officiellement la place Le Corbusier du nom de place Espacité, attribuera à la rue verte du nouveau quartier le nom de Le Corbusier et mandatera la commission de toponymie pour formuler des propositions en lien avec l'œuvre de cet architecte en ce qui concerne les autres rues.

Convention

Afin de déterminer la responsabilité et la répartition des différents investissements nécessaires à la mise en œuvre du plan spécial ainsi que les charges inhérentes à ceux-ci, un projet de convention est en cours d'élaboration entre la Ville et les CFF, qui définit la répartition du financement de la préparation et de la dépollution du site ainsi que de son équipement. Un coût de l'ordre de 20 millions est prévisible pour l'entier

du site, dont 30 % environ seraient supportés par les CFF, le reste se répartissant entre la Ville, SIM SA et les tiers.

La séparation de ce qui sera domaine public et domaine privé constitue une part importante de la convention. Devraient être considérés comme domaine public la rue « verte », le square de la gare, la passerelle sur les voies, l'escalier sous le grand pont ainsi que le parc urbain qui y sera développé. Le projet de convention prévoit la cession gratuite par les CFF de toutes les surfaces versées au domaine public.

Les coûts de préparation du terrain seraient de manière générale à charge des CFF. Il s'agit en particulier du démontage des voies, de la démolition des bâtiments existants, du déplacement des diverses activités ferroviaires ainsi que des coûts de dépollution. Les coûts pour les aménagements provisoires comme le dégrappage du sol et le préverdissement seraient également à la charge des CFF, qui ont déjà financé le concours et l'étude d'aménagement ayant conduit à l'élaboration du plan spécial qui vous est soumis.

La ville réaliserait à sa charge l'ensemble des équipements du terrain (de base et de détail) notamment le réseau d'eau (adduction) et de gaz, le réseau d'électricité, l'épuration, le chauffage à distance.

La commune percevra une taxe d'équipement par immeuble (par introduction) auprès des CFF, respectivement des futurs propriétaires des lots, conformément au règlement concernant l'équipement des terrains constructibles. Selon cette réglementation, le montant total des taxes perçues pour les 24'500 m² de surface constructible serait d'environ CHF 300'000.-. Ce chiffre démontre par ailleurs la nécessité de réviser au plus vite cette réglementation qui place la ville de La Chaux-de-Fonds au premier rang des communes les plus avantageuses du canton, avec des tarifs parfois plusieurs fois inférieurs à ceux pratiqués ailleurs. A noter aussi qu'outre les taxes d'introduction, SIM SA et la Ville factureront le moment venu les consommations d'énergies et d'eau et percevront les taxes d'épuration auprès des nouveaux usagers de ce quartier, dont on peut également attendre qu'ils génèrent une dynamique positive pour l'économie locale et pour les recettes fiscales.

Les CFF réaliseraient la passerelle sur mandat de la commune. Les frais de réalisation seraient à charge de la Ville qui l'exploiterait et l'entreprendrait. La Ville, pour sa part, céderait aux CFF la portion du passage inférieur (ascenseurs et passage) dont elle est actuellement propriétaire.

Les rues de desserte seraient considérées comme du domaine privé. Les frais d'aménagement de surface puis l'entretien et le renouvellement incomberaient aux CFF, respectivement aux futurs propriétaires.

Il est prévu que cette convention soit ratifiée par la Ville et les CFF et qu'elle entre en vigueur dès l'entrée en vigueur du plan spécial, au terme des procédures de ratification (mise à l'enquête et ratification par le Canton).

L'investissement qui devra être consenti par la Ville et par SIM SA pour la mise en œuvre du plan spécial et de la convention se monte à environ 10 millions de francs, à consentir sur plusieurs années ; le tableau annexé, encore provisoire, montre à titre indicatif le détail de cette répartition. Une demande de crédit pour la part communale fera l'objet d'un prochain rapport lorsque les coûts auront pu être chiffrés et déterminés avec la précision nécessaire pour une telle demande de crédit et que la convention aura reçu l'aval de toutes les instances devant préalablement se prononcer pour la Ville et les CFF.

Préavis de la commission d'urbanisme

Appelée à formuler ses remarques au stade de l'avant-projet en décembre 2006, la commission d'urbanisme a exprimé un avis positif sur le projet, même enthousiaste pour certains de ses membres, tout en formulant quelques remarques, dont les principales peuvent être résumées comme suit :

- La proximité de certains logements avec les lignes ferroviaires peut apporter quelques nuisances.
- La qualité esthétique de la rue verte doit aussi être garantie par une amélioration du front Sud des bâtiments situés sur l'Avenue Léopold-Robert.
- L'ensoleillement de la rue verte ne doit pas être compromis par une densité trop forte des constructions.
- Un concept énergétique devrait être mis en place pour l'ensemble du quartier.
- La qualité architecturale des futures constructions est un élément important de la réussite de ce nouveau quartier et la Ville doit se donner les moyens de promouvoir et d'exiger cette qualité.
- Le réaménagement de la place de la gare est indispensable pour intégrer correctement ce quartier dans le centre de la ville.

Ces remarques ont été prises en considération pour l'élaboration du projet final et trouvent des réponses dans plusieurs articles du règlement qui vous est soumis.

Calendrier prévu pour la réalisation

A l'issue du délai référendaire faisant suite à l'adoption de ce plan par votre Conseil, la mise à l'enquête publique s'effectuera de mi-novembre à mi-décembre. Le traitement des oppositions éventuelles se fera en début d'année 2008 et la ratification par le Conseil d'Etat pourrait avoir lieu dans le courant du mois de mars.

Parallèlement, et ce dès le mois de novembre de cette année, débutera la recherche d'investisseurs, qui se poursuivra durant l'année 2008.

Au plus tard au printemps 2008, la demande de crédit pour la part communale de l'équipement sera sollicitée auprès de votre conseil. Certains travaux préparatoires pourront déjà être envisagés en automne 2008.

L'étude de la place de la gare sera menée durant l'hiver 2007-2008 et le projet final pourra être présenté en automne 2008. La demande de crédit pourra vous être soumise fin 2008 – début 2009 et les premières interventions pourront débuter dès le printemps 2009. C'est durant cette même année 2009 que la préparation du site sera engagée, notamment l'élimination des infrastructures ferroviaires et les mesures de dépollution. Les premières constructions pourraient être érigées en 2010 et la planification actuelle prévoit que l'entier du site pourrait être construit vers 2025, étant entendu que les opportunités permettant une réalisation plus rapide seront saisies.

Place de la Gare

Depuis très longtemps, l'aménagement de la Place de la Gare fait l'objet de réflexions et de critiques et il a donné lieu à de très nombreux projets qui n'ont jamais pu aboutir compte tenu des contraintes et des exigences de fonctionnement souvent contradictoires. Véritable porte d'entrée de la Ville – rôle qui est d'ailleurs appelé à se renforcer vu les objectifs annoncés de développement des transports publics dans le canton – et partie importante du centre-ville, la place de la gare absorbe aussi d'importants et complexes flux de circulation, tant piétons que par les bus et les véhicules privés. L'entretien et en particulier le déneigement de ce vaste espace ajoutent des contraintes supplémentaires dans la mesure où toute entrave ou chicane a des conséquences importantes sur les techniques d'entretien nécessaires et donc sur les coûts.

Vu la complexité des problèmes à régler à la fois dans le périmètre du plan spécial et pour l'aménagement de la place de la gare, il a été convenu de mener séparément les deux projets, quand bien même ils sont étroitement liés.

Le résultat du concours pour le plan spécial de la gare aux marchandises, ainsi que les réflexions et les interrogations qu'il a suscitées, ont confirmé la nécessité et l'urgence d'envisager un projet de réaménagement de la place. L'obligation pour les TRN de renouveler leur infrastructure d'alimentation électrique pour les trolleybus renforce encore cette nécessité et son caractère relativement urgent, déjà relevés par diverses interventions du Conseil général, et en particulier par la motion de Monsieur Gérard Bosshart et consorts, déposée le 26 janvier 2004 « Pour l'aménagement d'une zone de rencontre à la Place de la gare ».

Le Conseil communal a dès lors envisagé d'attribuer un mandat d'étude sous la forme d'une extension du mandat obtenu pour la préparation du plan spécial au bureau GEA Vallotton et Chanard. Bénéficiant d'une

première analyse sur l'ensemble du site et lauréat du concours d'aménagement, ce bureau a convaincu tant par la qualité de son travail que par les options soutenues pour l'aménagement du site de la gare aux marchandises. En faisant appel à ce bureau, la Ville garantit d'une part la cohérence entre l'aménagement de la place et les options retenues pour le plan spécial et, d'autre part, économisera temps et argent en mettant à profit les réflexions déjà menées pour l'aménagement du site de la gare aux marchandises.

Le cahier des charges élaboré pour ce réaménagement décrit les objectifs suivants :

- la place de la gare est une entrée de ville, elle doit donner une image dynamique et contemporaine de la cité;
- la signalisation pour l'orientation des usagers vers les différents secteurs et lieux importants de la ville doit être claire et attractive;
- l'espace public est une interface de transports locaux et régionaux ; le repérage et l'accès de ceux-ci doit être facile et confortable;
- la place de la gare est un lieu multifonctionnel et convivial ; son équipement doit répondre à ces différentes fonctions;
- la cohabitation entre piétons, vélos, transports publics, taxis et véhicules motorisés privés doit être harmonieuse et hiérarchisée;
- les fronts bâtis qui entourent la place ainsi que le parvis à créer en Ouest seront pris en compte d'un point de vue architectural et fonctionnel;
- la végétation existante devra faire l'objet d'une analyse sanitaire et formelle ; des propositions de maintien, de complément ou de modification feront partie du projet;
- l'éclairage public ainsi que l'illumination éventuelle de certains points forts seront étudiés;
- le monument « Numa Droz » fera aussi l'objet d'une réflexion sur son implantation et sur sa forme.

Pour mener à bien cette étude, le service d'urbanisme en particulier, et plus généralement tous les services communaux concernés par l'intermédiaire de la commission interservices « Cisamur », seront très largement associés aux réflexions et scénarios développés.

Sur la base d'une première estimation, un montant de CHF 130'000.- à 150'000.- doit être envisagé pour conduire l'étude d'aménagement. La complexité du projet, découlant des objectifs et des contraintes brièvement résumées ci-devant, ainsi que la nécessité d'une importante étape de récolte d'informations auprès de différents acteurs et riverains, justifient l'importance de ce montant, auquel pourraient venir s'ajouter des mandats séparés pour des études limitées en matière de trafic, d'environnement ou des études techniques liées à la présence des transports publics sur la place.

La demande de crédit pour le réaménagement de la place qui vous est présentée s'élève dès lors à CHF 180'000.-, correspondant au maximum estimé pour l'étude d'aménagement, complété d'un montant de l'ordre de CHF 30'000.- pour les autres volets du projet.

Conséquences sur les finances

Un rapport sera déposé ultérieurement pour une demande de crédit concernant la part communale des travaux d'équipement (estimation actuelle de 10,7 millions de francs pour la Ville) ainsi que pour l'acquisition de parcelles stratégiques nécessaires à la réalisation des futurs espaces publics (estimation de 2 millions de francs environ pour les périmètres A et B du plan spécial).

Dans l'immédiat, la seule dépense soumise à l'approbation de votre Conseil est celle permettant de débiter l'étude pour l'aménagement de la place de la gare, soit un montant de CHF 180'000.-. L'amortissement de ce montant sera calculé sur une période de 10 ans vu la haute probabilité de voir l'investissement lié au réaménagement se réaliser. Les montants non dépensés en 2007 figureront dans le budget des investissements de l'exercice 2008.

Compte tenu de ce qui précède, la charge annuelle moyenne pour la ville sera de :

- amortissement : 180'000.- * 10 %
(total de l'investissement * taux) CHF 18'000.-
- intérêts à 3,5 % (taux moyen des emprunts Ville)
sur la moitié de l'investissement CHF 3'150.-

soit une charge annuelle moyenne de CHF 21'150.-

La charge annuelle initiale des intérêts se monte à CHF 6'300.- (même taux que ci-dessus, mais calculé sur l'entier de l'investissement).

Conséquences sur les ressources humaines

Comme ce fut le cas depuis 18 mois pour sa préparation, la mise en œuvre du plan spécial Le Corbusier mobilisera dans les prochaines années de façon importante les ressources du service d'urbanisme et de l'environnement. Au vu de la structure de projet spécifique mise en place pour la conduite du projet d'aménagement du Crêt-du-Loche et de la réorganisation intervenue dans ledit service au cours de l'année écoulée, le projet pourra être conduit dans des conditions acceptables sans nouvelles ressources, si ce n'est l'appui de quelques bureaux spécialisés sollicités pour les questions relatives à l'aménagement de la place de la gare.

La coordination avec les autres services concernés, en particulier ceux des dicastères des infrastructures et de la sécurité devrait également pouvoir être assurée avec les ressources actuelles.

Aucune conséquence notable n'est donc à attendre à court et moyen terme de ce projet sur les ressources humaines. A plus long terme, l'importance des espaces publics aménagés rendra néanmoins nécessaire une évaluation des ressources nécessaires pour assurer l'entretien et la sécurité de ceux-ci.

Rapprochement et collaborations avec Le Locle

Bien que sans lien direct avec la ville du Locle, ce projet, en contribuant à développer l'habitat et les activités économiques à proximité de la gare, s'inscrit dans la stratégie du RUN visant la mise en réseau des sites urbains et la valorisation des espaces situés à proximité des gares, ainsi que l'utilisation des transports publics. Il constitue une contribution objective à la maîtrise, voire à la réduction des nuisances liées au trafic individuel au sein des villes. Il offre dès lors une réponse, certes très partielle, à l'importance des mouvements pendulaires traversant quotidiennement Le Locle à l'heure actuelle. En outre, s'il réussit à séduire les instances dirigeantes de la HE-Arc pour l'implantation de l'école d'ingénieurs, ce projet constituera une contribution importante au maintien de cette école dans les Montagnes neuchâteloises, dont profiterait aussi Le Locle dès lors qu'il paraît de plus en plus illusoire de voir cette ville abriter durablement cette institution.

Eléments relatifs au développement durable

Outre qu'il offrira des surfaces particulièrement bien situées au cœur de la ville pour le logement et différents types d'activités, le projet d'urbanisation du site de la gare aux marchandises peut constituer un catalyseur pour des projets tels que l'implantation d'une Haute école ou la construction d'un centre d'expositions et de congrès et d'autres encore. Il doit encore apporter une densification de la clientèle au centre-ville pour les commerces, restaurants et hôtels auxquels il offrira davantage de clients que de concurrents et représente dès lors une contribution objective à la diffusion d'une image positive de la région et au développement économique et démographique de la ville.

Par ailleurs, ce projet constituera une amélioration notable de l'espace urbain et contribuera à la densification du tissu au centre-ville, en permettant, en quelque sorte, à la ville de se développer vers l'intérieur. Très bien desservi par les transports publics au développement desquels il pourrait contribuer en offrant une clientèle nouvelle et prévoyant une place accrue aux modes de déplacement dits "doux", l'aménagement de ce site est donc aussi un projet respectueux de l'environnement.

Sur le plan social, il faut relever l'association rapide des riverains à l'élaboration du projet, par une information individualisée et la prise en compte des remarques formulées par chacun d'eux. En outre, en améliorant la qualité de l'aménagement à proximité de la gare, le plan spécial contribuera à améliorer le sentiment de sécurité dans cette partie de la ville. Enfin, comprenant des espaces publics relativement généreux (rue verte, espace sous le grand pont, passerelle, place de la gare, etc.) et contribuant d'une part à relier les quartiers Nord et Sud et d'autre part à "accrocher" le quartier des Forges au centre-ville par une liaison gare-Entilles, il représente un apport réel à la cohésion sociale.

Pour toutes ces raisons, le projet qui vous est soumis est non seulement conforme, mais représente une contribution objective aux principes du développement durable.

Classement de motion

Le classement de la motion déjà mentionnée dans le chapitre « Place de la gare » de Monsieur Gérard Bosshart et consorts déposée en janvier 2004 et adoptée le 2 février 2005 sera sollicité avec le crédit pour l'aménagement de la Place, en principe à la fin de l'année 2008 ou au début 2009.

Conclusion

Comme annoncé lors des récents débats concernant les aménagements urbains, le réaménagement de la place de la gare et l'urbanisation du site de la gare aux marchandises s'inscrit dans l'intention de revaloriser ce quartier entre 2009 et 2012 et dans la foulée de l'attention que le Conseil communal entend porter entre 2007 et 2009 aux espaces situés entre le Théâtre et les places du Marché et de l'Hôtel de Ville. Le plan spécial et la demande de crédit qui vous sont soumis préparent cette étape de l'aménagement urbain et concrétisent la ferme volonté du Conseil communal de porter une attention particulière à la question des espaces publics et au développement immobilier, en tant qu'ils contribuent à la fois au développement et à la diffusion d'une image positive de la ville.

Convaincu que votre Conseil saisira l'importance des enjeux liés à ce projet, nous vous prions de bien vouloir approuver, Madame la présidente, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, les deux arrêtés ci-dessous.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président
Laurent Kurth

Le chancelier
Sylvain Jaquenoud

Annexes :

- Répartition projetée des coûts pour l'équipement
- Règlement du plan spécial
- Images du plan d'implantation

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

Vu un rapport du Conseil communal

arrête:

Arrêté no 1

Article premier.- Le plan spécial « Le Corbusier », composé des documents suivants :

- Un règlement
- Un plan d'implantation et un plan des altitudes maximales
- Un plan d'équipement
- Un plan d'alignement
- Un rapport justificatif

est adopté.

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

Arrêté no 2

Article premier.- Un crédit de CHF 180'000.- est accordé au Conseil communal pour l'étude du réaménagement de la place de la gare.

Article 2.- Ce crédit figurera au compte des investissements.

Article 3.- L'investissement sera amorti au taux annuel de 10%.

Article 4.- Le Conseil communal est autorisé à conclure l'emprunt nécessaire au financement dudit crédit.

Article 5.- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté après les formalités légales.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL
La présidente Le secrétaire
Katia Babey Falce Pierre-André Monnard