



Neuchâtel, 22 août 2005

## Réaménagement du quartier de Tivoli -

### Rapport d'impact sur l'environnement du 8.12.2004 (RIE-2) :

### Commentaires de l'AQS et des auteurs des oppositions au parking de Tivoli nord

Les auteurs des oppositions au projet de parking Tivoli nord avaient demandé une étude d'impact couvrant l'ensemble du secteur Tivoli qui examine les effets de tous les nouveaux parkings prévus à Tivoli nord et à Tivoli sud. Le RIE-2 répond à cette nécessité d'offrir une vision qui concerne conjointement les 2 sous-secteurs.

Cependant divers éléments essentiels du RIE-2, relatifs tant aux paramètres de départ (état de référence) qu'aux hypothèses d'évolution, ne coïncident pas avec le projet de Tivoli tel qu'il est actuellement défini ni avec le contexte du quartier, de même qu'ils divergent substantiellement du RIE-1 du 30.3.2003, établi par le même bureau d'ingénieurs pour le parking Tivoli nord.

***Ces aspects étant susceptibles de modifier de façon décisive les conclusions du RIE-2, nous ne saurions l'accepter en l'état.***

En voici les principales raisons :

#### Chapitre 2 - Description du projet

La discussion sur les besoins en places de stationnement a été tout bonnement évacuée du RIE-2: il n'en subsiste plus un seul mot (elle n'apparaît pas non plus dans le Plan de Quartier). Etant donné la longue controverse qui a surgi à ce sujet avec les habitants du quartier et le fait qu'elle sert de fondement au projet de convention entre la Ville de Neuchâtel et les opposants au parking Tivoli nord, il apparaîtrait souhaitable de la voir dûment exposée.

Dans le même ordre d'idées, si la problématique du trafic automobile est largement présente dans le RIE-2, la question de la desserte par d'autres moyens (transports publics, cycles, déplacements à pied) et de la circulation à l'intérieur du périmètre étudié en est totalement absente.

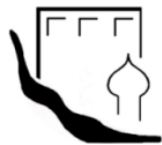
#### Chapitre 3 - Energie

Il se révèle d'autant plus léger que Neuchâtel s'enorgueillit d'être une Cité de l'Energie: la comparaison entre les pôles de développement stratégiques de Tivoli et du Crêt-Taconnet étant souvent entendue, on devrait s'inspirer des options énergétiques choisies pour ce dernier.

#### Chapitre 4 - Trafic

Pour la génération du trafic, la comparaison entre RIE-1 et RIE-2 s'impose:

	RIE-1	RIE-2
total nouvelles places de parc	200	530
total mouvements quotidiens	900	1800



Dans les 2 cas, les auteurs affirment avoir utilisé l'hypothèse la plus défavorable pour l'environnement. Voici comment ils parviennent à ces résultats:

Type	RIE-1			RIE-2		
	jour	nombre	mouvements	jour	nombre	mouvements
logement	ouvrable	300	6	tous	365	3
	férié	65	4	-	-	-
activités	ouvrable	245	5	ouvrable	260	5
	férié	120	0	férié	105	0
visiteur	ouvrable	300	8	-	-	-
	férié	65	4	-	-	-

Logement: il est irréaliste de supposer que les futurs habitants utiliseront leur voiture presque deux fois moins que selon le RIE-1, car il s'agit du même site et des mêmes conditions.

Activités: seuls des employés de bureau ont été pris en compte. Or les promoteurs cherchent à attirer divers types de commerces, notamment d'alimentation, qui ne ferment ni le samedi ni pendant les vacances, mais qui occasionnent beaucoup de parcage de courte durée, donc beaucoup de mouvements journaliers, tant pour leurs livraisons que pour leur clientèle.

Il semble que les nouvelles constructions ne recevront pas de visiteurs! En particulier, le RIE-2 traite les 36 places prévues en surface de la même manière que celles souterraines. Or ces 36 places sont destinées au parcage de courte durée, gros générateur de trafic.

Le RIE-2 ne considère que la moyenne annuelle, sans distinguer les jours ouvrables de ceux fériés. Or les hypothèses différentes y relatives montrent que l'on devrait maintenir cette distinction.

***Tous ces biais concourent à réduire fortement le trafic généré et donc les nuisances qu'il produit. Il en découle que les résultats obtenus ne sont pas crédibles.***

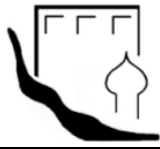
Quant à la répartition du trafic, elle se base sur la provenance d'une partie des employés cantonaux et des navetteurs répertoriés par l'OCS, qui constituent un échantillon lacunaire pour représenter tous les déplacements engendrés par l'émergence d'un nouveau quartier.

Notons que l'état de référence devrait montrer 4700 et non 4200 mouvements sur la rue des Battieux pour être compatible avec le RIE-1, mais surtout que le raccourci entre Tivoli et l'A5 par la rue de la Coquemène continue à être ignoré: une bonne partie des 5500 v/j qui emprunte le Clos-de-Serrières ne se dirige pas vers Auvernier, mais descend par là vers l'autoroute. Déjà aujourd'hui ce trafic est préoccupant et si rien n'est entrepris pour l'endiguer, il augmentera encore avec les nouveaux parkings planifiés. Il est donc impératif de l'inclure dans le RIE-2 et de prévoir des mesures pour protéger ce quartier résidentiel.

Les charges de trafic doivent aussi être mises en relation avec la configuration des rues par lesquelles il s'écoule! Il est absurde de préciser qu'il est faible sur la rue Borel sans mentionner que son encaissement et son étroitesse limitent la possibilité de l'augmenter de 112%, d'autant plus qu'elle est aussi destinée à devenir un axe principal de circulation piétonne.

On recherche du reste en vain dans le RIE-2 les notions de sécurité des usagers, de coûts du trafic, de santé publique ou de qualité de vie, de même qu'une contextualisation par rapport aux autres facteurs de croissance du trafic et de ses nuisances dans le périmètre étudié: achèvement tout récent de l'A5 et projet de tunnel de Serrières, projet de logements et parking aux Anciens Abattoirs, P+R CFF, etc.

Enfin, comme déjà évoqué, aucune mention n'est faite de la diversité des transports publics disponibles ni des moyens d'augmenter leur attractivité. Il est édifiant que rien ne soit recommandé pour promouvoir la mobilité douce et limiter le trafic automobile généré, alors même qu'un plan directeur de la mobilité douce est en projet.



## Chapitre 5 - Bruit

L'état de référence diffère sensiblement entre le RIE-1 et le RIE-2. Les valeurs devraient être plus élevées dans ce dernier puisque le trafic a augmenté; or elles y sont plus basses de 1 dB en moyenne.

	RIE-1, 2001		RIE-2, 2005		valeur limite
Tivoli 10	4800 v/j	68.2 dB	5000 v/j	67.1 dB	65 dB
Maillefer 8	3750 v/j	66.0 dB	4000 v/j	66.3 dB	65 dB
E.Borel 5	5350 v/j	66.1 dB	5600 v/j	65.0 dB	60 dB
Cité-Suchard 4	5350 v/j	62.9 dB	5600 v/j	61.9 dB	60 dB
Ch.-Vieux 5	-	-	5500 v/j	61.4 dB	60 dB

Notes: La méthode indiquée est dans les deux cas le StL-86. Même avec cette réduction inexplicquée, les valeurs limites légales sont dépassées. L'adresse Chemin-Vieux 5 n'existe pas; la figure 9 indique le Chemin-Vieux 14, mais il n'y a jamais eu pose de sonomètres sur la façade exposée au bruit; nous demandons à connaître le protocole détaillé des mesures effectuées.

Selon le RIE-2, il a été procédé à une mesure complémentaire du bruit du trafic qui a conduit à réduire le pourcentage de véhicules bruyants de 8% à 4%. Comme le jour de mesure était le 5 mars 2004, jour hivernal de vacances scolaires, ces résultats ne peuvent pas être considérés comme représentatifs.

La proportion de véhicules bruyants a ensuite encore été réduite de 4% à 3%, arguant que Tivoli en créera moins que la moyenne actuelle. Or les promoteurs essaient d'y attirer des commerces et d'autres activités qui auront forcément besoin de livraisons (camions), tandis que les futurs habitants utiliseront des motos en proportions croissantes comme partout ailleurs en Suisse ces dernières années.

Aucune majoration due à la pente ni d'éventuels effets de réflexion sur les murs et façades existants et à construire dans les rues Martenet et Maillefer n'ont été considérés. Il n'est pas non plus tenu compte du fait que la rue Borel est très encaissée et que le bruit s'y trouve amplifié.

***Toute les prévisions de bruit doivent enfin être révisées à la hausse en fonction d'un calcul correct du trafic engendré.***

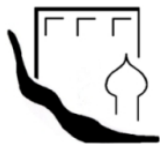
Quant à la mesure proposée, la pose d'un revêtement phonoabsorbant, si elle diminue le bruit généré par les pneus sur la route, elle n'a pas d'effet sur celui des moteurs. Ce dernier ne peut être réduit que par une limitation de vitesse, en particulier sur la rue Martenet, qui devrait être munie de rehaussements de la chaussée pour sécuriser la traversée des piétons et garantir le respect de la limitation de vitesse.

Dans la perspective d'un assainissement global de la situation, le revêtement phonoabsorbant est nécessaire partout où les immissions dépassent la limite autorisée, soit les rues Martenet, Borel et Tivoli en entier, d'autant plus que le parking des Anciens Abattoirs et peut-être un jour le P+R CFF viendront s'ajouter à ceux ici examinés.

Pour la Cité-Suchard, renvoyer à une hypothétique étude plus globale ne résout rien. Ce serait plutôt ici le lieu de souligner que seule la couverture intégrale de l'A5 jusqu'au Joran épargnerait à tout le quartier un dépassement des normes légales. Cette réalisation est à intégrer dans un plan d'assainissement avant que de nouveaux logements ne soient construits.

## Chapitre 6 - Air

Les émissions du trafic se fondent sur une référence théorique (tableau 6) qui n'est pas comparée à la pollution de l'air mesurée sur la base de la situation réelle (figure 10: immissions moyennes de NO<sub>2</sub>). Il en résulte que la concentration de substances nocives est totalement sous-estimée à la rue Borel, qui reçoit les émanations provenant de l'A5 et de Martenet:



Rue	Situation $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Référence g/h/100m	Etat futur g/h/100m	Augmentation %
Tivoli	23	14.33	15.53	8.4
Martenet	20 / 27	16.04	18.65	16.3
Maillefer	18	19.09	19.58	2.6
Battieux	-	12.03	12.32	2.5
Borel	24	2.15	6.17	186.9
Port-Roulant	24	12.61	12.75	1.1

L'état futur ne devrait pas être calculé sur la base théorique des volumes de trafic, mais à partir de la situation observée. Il deviendrait ainsi évident que la rue Borel, à cause de sa topographie encaissée, souffre d'une pollution aussi élevée que la rue Martenet. Ceci est une raison déterminante - avec la forte réflexion du bruit et la sécurité des piétons - pour éviter d'y multiplier le trafic.

Puisque la valeur limite de l'OPair est dépassée à proximité de l'A5 (page 15), soit aux Anciens Abattoirs où 48 logements doivent être construits, il apparaît impératif de prévoir des mesures d'assainissement !

***Les émissions des NO<sub>2</sub> provenant du trafic généré doivent être revues à la hausse en fonction d'un calcul correct du trafic engendré.***

Il est parfaitement déplacé de comparer la pollution prévue pour une zone résidentielle à celle produite sur une autoroute (page 16) !

Le RIE-2 suppose que les cheminées pour l'aération du parking Tivoli sud et le chauffage du complexe seront placées sur le bâtiment 1. Le parking étant également situé sous le bâtiment 2 et le bâtiment 1 se trouvant en DS-II, ne devrait-on pas plutôt les placer sur le bâtiment 2 ?

## Chapitre 8 - Paysage

Espaces verts situés de part et d'autre de la fabrique F3: il est dit que ces jardins ont une fonction importante dans la structure du paysage urbain; or le plus à l'ouest des deux n'est ni accessible ni même visible depuis un quelconque point de l'espace public.

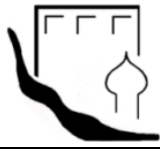
Chemin piéton projeté (figure 13): la crèche devrait avoir un jardin de plein pied côté sud et le reste de la surface verte au sud du futur bâtiment 1 devrait être réservée à l'usage de ses habitants. Le chemin piéton projeté devrait plutôt rejoindre le mail à son extrémité ouest et donner par là accès au pont Berthier. Sur l'itinéraire indiqué n'apparaissent ni le raccordement inférieur à la rue Borel, qui verra son trafic plus que doubler, ni le supérieur à la rue Tivoli.

## Chapitre 10 - Chantier

Ce chapitre devrait être complété par des indications concernant le trafic généré par les véhicules des divers chantiers qui pourraient se dérouler simultanément dans le quartier pendant une période prolongée: Tivoli nord et sud, Vallon, Anciens Abattoirs, tunnel de l'A5. En particulier, leur trajet doit être défini (interdiction de descendre via Coquemène !), et leur vitesse limitée à 40 km/h sur Martenet (zone classée en DS II).

Le carrefour Martenet - Borel doit absolument être sécurisé (itinéraire scolaire des enfants de la Cité-Suchard): la priorité aux piétons sur les passages et trottoirs doit être strictement garantie. Le cheminement des piétons par la rue Borel doit aussi trouver une solution qui assure leur pleine sécurité.

Recommander que les machines de chantier à moteur diesel soient équipées de filtres à particules ne rime à rien puisque c'est de toute façon une exigence légale. Vu les niveaux élevés de pollution de l'air



et la concentration prévisible des chantiers dans le quartier, il faudrait que tous les camions y participant soient impérativement munis de tels filtres.

## Conclusion

Le rapport d'impact sur l'environnement du 8.12.04 (RIE-2) souffre de multiples lacunes et incohérences, dont les plus manifestes sont:

- l'estimation des besoins en places de parc est absente, de même que toute mesure incitant à réduire le trafic motorisé individuel;
- le calcul du trafic généré se base sur un nombre de mouvements de véhicules réduit de presque moitié en comparaison avec le rapport concernant Tivoli nord (RIE-1) pour les logements, qui ne tient pas compte des places de parc de courte durée (livreurs, clients et visiteurs), qui ignore la nature des activités prévues (commerces) et qui ne distingue pas les jours ouvrables des fériés;
- le calcul de la répartition du trafic se base sur des estimations partielles et oublie l'itinéraire par la rue de la Coquemène;
- l'état de référence concernant le bruit a été significativement abaissé; en outre les mesures complémentaires de bruit et de comptage des véhicules bruyants ont été effectuées de manière non représentative, si bien que les nuisances du trafic apparaissent fortement réduites;
- même avec la pose d'un revêtement phonoabsorbant, les valeurs limites de l'OPB et de l'OPair ne seront pas partout respectées (il faudrait que l'A5 soit couverte jusqu'au Joran);
- les caractéristiques de la rue Borel ne sont pas prises en compte: exigüité, accumulation du bruit et de la pollution, circulation piétonne;
- traitement sommaire et peu satisfaisant des chapitres Energie, Paysage et Sites pollués;
- la gestion du trafic de chantier reste floue et la sécurité des piétons n'est même pas mentionnée.

***La prise en compte de ces aspects étant de nature à modifier de façon décisive les conclusions du RIE-2, ce dernier se révèle inacceptable en l'état.***

Tant qu'il n'aura pas été révisé et complété pour inclure toutes les données pertinentes, l'AQS et les auteurs des oppositions au projet de parking Tivoli nord ne peuvent avaliser ni le RIE-2 lui-même, ni les documents fondés sur ses conclusions (convention, plan de quartier).