



Fbg du Lac 3  
2000 Neuchâtel  
Tél. 032 - 717.76.60  
Fax 032 - 717.76.69

AQS  
Association de quartier de Serrières  
Chemin-Vieux 3  
2000 Neuchâtel

Neuchâtel, le 20 septembre 2005  
FC-bb

### **Réaménagement du quartier de Tivoli – Rapport d'impact sur l'environnement (RIE – 2)**

Madame, Monsieur,

Votre courrier du 22 août 2005 relatif à l'objet susmentionné nous est bien parvenu et a retenu toute notre attention.

Après consultation des personnes impliquées dans la mise au point du RIE, nous nous permettons de vous faire part de quelques considérations et précisions.

D'une manière générale, le rapport d'impact a été établi sur la base d'un cahier des charges validé par le Service cantonal de la protection de l'environnement (SCPE). Les données, calculs et conclusions ont été contrôlés, validés, évalués par ce même service et répondent en tous points aux exigences fixées par la loi sur l'environnement et par ses ordonnances d'application. Le RIE-2 est effectivement daté de décembre 2004 mais il n'était pas pensable de le communiquer à des tiers à cette date, du fait que les évaluations du SCPE n'avaient pas encore été faites ; en outre, il n'a jamais été dans nos intentions de vous le transmettre dans une autre perspective que pour information.

En ce qui concerne les points particuliers que vous soulevez, nous ne désirons pas alimenter une querelle d'experts et nous nous contenterons de relever les quelques points suivants :

1. Le but d'un RIE n'est pas d'estimer les besoins en places de parc, mais de vérifier la conformité d'un projet en fonction des données communiquées par son auteur. Bien que ces éléments n'apparaissent pas dans le rapport, la calculation des besoins en stationnement a été effectuée en tenant compte d'un transfert modal, ce qui a pour effet de réduire le nombre de places nécessaires.

2. Le calcul du trafic généré tel qu'exprimé dans le RIE-2 se base sur des données plus récentes et surtout plus réalistes (elles sont notamment basées sur les données d'exploitation de plusieurs parkings similaires en Suisse romande) que celles du RIE-1, tant en ce qui concerne les mouvements de l'état actuel ou futur qu'en ce qui concerne la proportion de véhicules bruyants. Par sécurité, ces données de référence ont toutefois été majorées pour parvenir aux chiffres indiqués, qui ont été agréés par le SCPE.

Le rapport ne fait pas apparaître tout le détail des calculs qui ont permis de parvenir aux valeurs de trafic journalier moyen, ce qui ne signifie pas que, par exemple, le type d'utilisation des places, la distinction entre jours fériés et jours ouvrés, etc.... n'aient pas été pris en compte. Nous nous permettons de vous signaler que, en ce qui concerne le bruit et l'air, les modes de calculs préconisées par l'OFEFP se basent sur le trafic journalier moyen (tjm) qui est une moyenne annuelle. Il n'est pas fait de distinction entre les jours ouvrés et les jours fériés.

3. La répartition du trafic est effectivement un élément très difficile à évaluer, lorsqu'on ne connaît pas encore précisément l'utilisation des futurs bâtiments. Les pronostics élaborés ont cependant été jugés réalistes et nous doutons que quiconque ait des éléments objectifs pour pouvoir les contester en l'absence de projets de construction plus détaillés.

S'agissant de la rue de la Coquemène, le fait qu'elle n'ait pas été prise en compte dans la répartition du trafic par l'étude d'impact ne signifie pas que le problème du trafic de transit indésirable qu'elle connaît ait été oublié. Nous estimons toutefois que les solutions ne se situent pas au niveau du plan de quartier, celui-ci ne constituant qu'une donnée complémentaire pour les personnes chargées de la gestion du trafic d'agglomération.

4. S'agissant du bruit, il existe dans ce domaine différentes méthodes ou approches possibles. Nous relevons que le SCPE, qui a procédé à d'autres simulations pour son évaluation, arrive cependant aux mêmes conclusions que l'auteur du RIE-2. On peut également relever que le mandataire a effectué plusieurs rapports intermédiaires spécifiquement consacrés à des études de variantes de trafic et de stationnement et leur impact sur l'environnement.

La date où les comptages de véhicules ont été effectués a peu d'importance, dans la mesure où l'objectif était de déterminer un rapport entre véhicules bruyants et non bruyants et non un chiffre absolu. De plus, une période de vacances scolaires tend à surpondérer les poids lourds par rapport aux véhicules légers et donc à introduire une marge de sécurité supplémentaire.

5. La pose d'un revêtement phono absorbant n'a effectivement aucun effet sur la protection de l'air (...), et l'on ne voit pas comment cela serait possible. En revanche, nous confirmons que cette mesure permet de compenser très largement les impacts induits par le projet, s'agissant du bruit. De nombreuses mesures effectuées tout récemment avant et après la pose d'un tel revêtement l'ont confirmé, et ceci pour des plages de vitesses très différentes.

Le plan de quartier ne peut pas régler le problème des impacts générés par la route nationale 5.

6. Les caractéristiques de la rue Erhard-Borel ont bien été prises en compte dans les évaluations. Si des mesures ultérieures devaient démontrer l'existence de problèmes - ce que les pronostics ne laissent pas apparaître- une régulation serait encore possible avec l'utilisation plus importante de la sortie du parking sur Tivoli.
7. L'énergie ne fait pas partie des domaines traités par une étude d'impact sur l'environnement au sens strict, ceci d'autant plus qu'à ce stade précoce de la planification, toutes les options sont ouvertes. Nous signalons toutefois, qu'à la demande de notre mandataire environnemental, un bureau spécialisé a effectué une étude sur les possibilités d'utilisation thermique et mécanique de la Serrière. De plus, nous avons déjà répondu sur le fond par courrier électronique du 5 juillet 2005. Quant aux aspects paysagers (qui sont ici urbains, donc rattachés au thème de l'urbanisme et de l'architecture), ils sont contenus dans les documents du plan de quartier.

La question des sites pollués a été réglée par différentes études indépendantes du RIE, lesquelles ont permis d'éliminer tout risque en la matière, ce qui a été confirmé par le SCPE.

8. A ce stade de la planification, les données relatives au futur chantier ne sont pas connues. Il est donc prématuré de vouloir organiser la gestion du trafic ou la sécurité des piétons. Ces questions seront traitées au moment des procédures de permis de construire, dès lors que des informations concrètes seront disponibles.

A l'instar de ce qui s'est fait pour le chantier du complexe de la Maladière, nous proposerons en outre qu'un suivi environnemental soit assuré par le maître d'ouvrage, sous contrôle des services compétents, le moment venu.

En conclusion, nous vous informons que nous n'avons pas l'intention de remettre en question l'étude très rigoureuse qui a été menée par nos mandataires et que nous lancerons prochainement la procédure d'approbation du plan de quartier, accompagné du RIE tel que nous vous l'avons transmis.

Il nous semble que la collaboration instaurée avec vous a permis de créer les conditions favorables à un travail constructif ; aussi, nous espérons pouvoir compter sur une attitude exempte de défiance envers les autorités et les experts mandatés afin de mener à bien ce que nous avons commencé ensemble. Nous restons à votre disposition pour une discussion éventuelle, si vous le jugez utile.

Dans cette perspective, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

L'architecte communal adjoint



Fabien Coquillat

**Copies :** Mme Delphine Vaucher – ATE,  
Mme Dominique Robyr Soguel et cosignataires,