

COMMUNE DE LA CHAUX-DE-FONDS

AMENAGEMENT ■ "PLACE DE LA GARE"

rapport explicatif

avant-projet



GEA valotton et chanard SA
architectes - urbanistes FSU
rue de bourg 28
CP 6326 1002 Lausanne
tél + 41 21 310 01 40
fax + 41 21 310 01 49
info@geapartners.ch
www.geapartners.ch

07075 MW ST

Chaux-de-Fonds /
Place de la Gare / rapports /
07075_rapport explicatif_v3.indd

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	1
1.1 Contexte.....	1
1.2 Localisation	1
1.3 Secteur d'étude	2
1.4 Concertation.....	3
1.5 Responsable de l'étude.....	3
2. ANALYSE	4
2.1 Evolution historique.....	4
2.1.1 Arrivée du train.....	4
2.1.2 Bâtiment des voyageurs et prémices de l'espace public	6
2.1.3 Pôle de transports.....	8
2.2 Caractéristiques urbaines, architecturales et naturelles	10
2.2.1 Inventaire des sites construits à protéger en Suisse	10
2.2.2 Plan du site	10
2.2.3 Plan de la nature en ville.....	11
2.3 Composantes du site	12
2.3.1 Espace public et fronts bâtis.....	12
2.3.2 Paysage et topographie	12
2.3.3 Mobilité et accessibilité	13
3. PLACES DE GARES	15
3.1 Rôles	15
3.2 Berne: un couvert.....	16
3.3 Winterthur: un espace de rencontre.....	17
3.4 Fribourg: une liaison urbaine et régionale.....	18
3.5 La Chaux-de-Fonds: une multitude de flux	19
3.5.1 Parcours.....	19
3.5.2 Atouts et faiblesses	20
3.5.3 Idées-forces	20
4. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	22
4.1 Objectifs généraux	22
4.2 Concept directeur.....	23

4.3	Concept d'aménagement	24
4.3.1	Parvis	25
4.3.2	Interface	26
4.3.3	Espace polyvalent.....	27
4.3.4	Traversées	28
4.3.5	Abri.....	29
4.3.6	Possibilités de bâtir	29
5.	ORGANISATION	30
5.1	Transports et services publics.....	30
5.2	Mobilité douce	31
5.3	Mobilité individuelle	32
5.4	Livraisons et prise en charge	33
6.	PROCÉDURE	34
6.1	Projet d'agglomération TransRUN	34
6.2	Plan de quartier.....	34
7.	ANNEXES	
7.1	Plan des emprises	
7.2	Avant-projet	

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

La Ville de La Chaux-de-Fonds souhaite développer un concept de réaménagement de sa place de la Gare en cohérence avec le futur quartier Le Corbusier, situé sur le site de l'ancienne gare aux marchandises et affecté par un plan spécial.

Vu la position stratégique de la place de la Gare au centre ville et forte de son inscription au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, la Ville souhaite faire de la place de la Gare une véritable entrée. Son réaménagement doit faire l'objet d'une réflexion attentive qui intègre les problématiques liées à l'espace public, à la mobilité, aux usages et au patrimoine bâti.

1.2 Localisation

Située au Nord-Est du nouveau "morceau de ville" du quartier Le Corbusier, la place de la Gare se trouve à proximité du cœur ancien de la ville. Elle est délimitée au Nord-Ouest par l'avenue Léopold-Robert et au Sud-Est par les voies ferroviaires et quais de la gare. Elle s'étire sur environ 220 mètres du Nord-Est au Sud-Ouest sur une largeur d'environ 115 mètres.

Situation



sans échelle



Source: sitn.ne.ch

1.3 Secteur d'étude

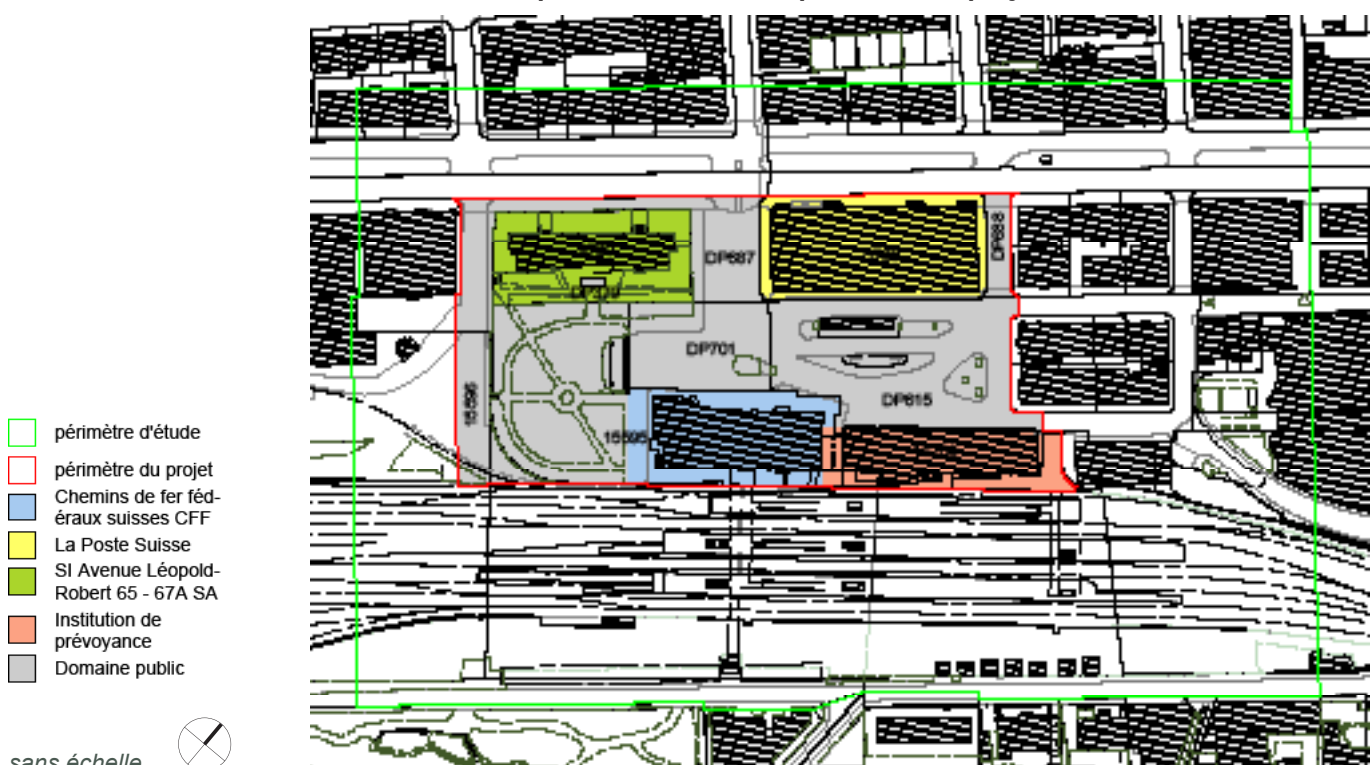
Une réflexion d'ensemble s'est portée sur un périmètre élargi (périmètre d'étude) afin de prendre en compte l'insertion de la place dans son environnement, notamment sa relation avec le futur quartier Le Corbusier, l'avenue Léopold-Robert et également son rapport avec les cheminements piétons vers les autres lieux de la ville.

Le projet de réaménagement porte sur un secteur plus restreint, d'une surface d'environ 26'000 m² comprenant toute la surface de la place de la Gare jusqu'à l'avenue Léopold-Robert ainsi que le square de la Gare.

Le périmètre du projet se compose d'une parcelle (n° 5'789) propriété de La Poste Suisse, d'une parcelle (n°9'730) propriété de SI Avenue Léopold-Robert 65-67 SA, de trois parcelles (n°11'208, partiellement 15'595 et partiellement 15'596) propriétés (état cadastral mai 2008) des Chemins de fer fédéraux suisses CFF SA ainsi que de cinq parcelles (n°DP 379, partiellement DP 615, partiellement DP 687, DP 688 et DP 701) de domaine public.

La parcelle n°11'208 a fait l'objet d'un récent remaniement et appartient à une institution de prévoyance. La Ville est en cours de négociation avec les CFF pour l'achat d'une partie des parcelles n°15'595 et 15'596. Celles-ci sont également partiellement comprises dans le périmètre du plan spécial "Le Corbusier".

Etat foncier futur, périmètre d'étude et périmètre du projet



1.4 Concertation

La perception que les acteurs locaux ont de la place de la Gare a été évoquée lors de deux ateliers ayant permis d'identifier les attentes des acteurs de l'administration communale, des sociétés de transport, de divers milieux sociaux et économiques ainsi que des propriétaires et commerçants. Les ateliers se sont déroulés les 18 et 19 septembre 2008.

Le projet de réaménagement a été développé en étroite collaboration avec le Service d'urbanisme et de l'environnement. En outre, il a été présenté régulièrement au groupe de pilotage, constitué de M. Laurent Kurth, Directeur du dicastère de l'Urbanisme, des représentants des services communaux, à savoir du Service d'urbanisme et de l'environnement, des Travaux publics, du Service du domaine public, du Service de la sécurité publique et des entreprises assumant une tâche de service public, Viteos SA et TRN SA.

Dans le cadre de l'étude globale de circulation de la ville de La Chaux-de-Fonds, le bureau Transitec Ingénieurs-Conseils SA a étudié l'organisation des circulations et le fonctionnement des flux de mobilité douce et individuelle, des transports et services publics ainsi que les places de stationnement sur la place de la Gare.

Le Conseil communal de La Chaux-de-Fonds a été régulièrement informé du projet de réaménagement de la place de la Gare.

1.5 Responsable de l'étude

Maître d'ouvrage

- Ville de La Chaux-de-Fonds par le Service de l'urbanisme et de l'environnement
 - M. Laurent Kurth, conseiller communal
 - M. Denis Clerc, architecte communal
 - M. Nicolas Vuilleumier, responsable des aménagements urbains

Mandataire

- GEA Vallotton et Chanard SA
 - M. Jean-Marc Vallotton, architecte-urbaniste FSU
 - Mme Mélanie Wills, architecte EPFL

2. ANALYSE

2.1 Evolution historique

2.1.1 Arrivée du train

Le site de la gare était à l'origine à l'extérieur du centre de la ville. La première ligne de chemin de fer du Jura suisse est ouverte par l'ancêtre de l'actuelle Compagnie du Chemin de fer du Jura (CJ) le 1er juillet 1857 entre les villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Une première gare est construite, située dans l'axe de l'actuelle avenue de la Gare. Dès 1860, la ligne de chemin de fer est prolongée en direction de Neuchâtel. La liaison ferroviaire avec Bienne est ouverte en 1874, celle avec les Ponts-de-Martel en 1889 et celle avec Saignelégier en 1892.

La gare est située au pied du flanc Sud du vallon et entourée de terrains vierges parsemés de quelques bâtiments. Les îlots situés au Nord-Est du site sont partiellement bâtis.

Vue aérienne de La Chaux-de-Fonds en direction du Nord-Est, 1863



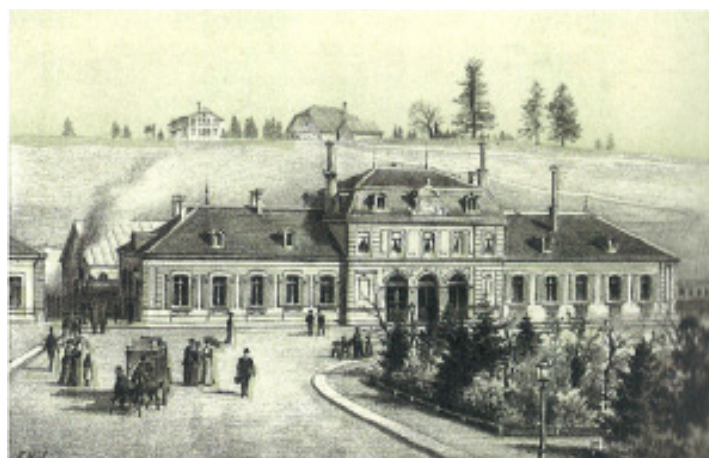
Source: "Histoire de La Chaux-de-Fonds" Raoul Cop, Editions G d'Encre, 2006

Afin de probablement répondre à une demande plus importante en voyageurs, une deuxième gare est construite en 1878 légèrement décalée au Nord-Ouest de la première. Hébergeant les premiers voyageurs, l'Hôtel de la Gare (emplacement de l'actuel Hôtel de France) et un bâtiment accueillant la brasserie du Terminus sont situés le long de la partie Nord-Est de l'avenue de la Gare, probablement réalisés à la même époque. Une ligne de tram dessert la gare en impasse sur l'avenue de la Gare.

Les prémices de l'aménagement d'un espace public sont traduites par l'aménagement d'un square planté d'arbres entre l'avenue Léopold-Robert et la gare. Celui-ci est ensuite étendu en direction du Nord-Est dans l'axe de l'actuelle avenue des Armes-Réunies.

Les voies ferroviaires du secteur des marchandises empiètent sur une partie de l'espace qui aurait pu être aménagé en square.

Deuxième bâtiment de la gare



Source: "Histoire de La Chaux-de-Fonds" Raoul Cop, Editions G d'Encre, 2006

Plan de la ville, 1869



□ périmètre du projet

sans échelle



Source: Service de l'urbanisme et de l'environnement

Plan de la ville, 1898



□ périmètre du projet

sans échelle



Source: Service de l'urbanisme et de l'environnement

Avenue Léopold-Robert et brasserie du Terminus



Source: Musée d'histoire

2.1.2 Bâtiment des voyageurs et prémices de l'espace public

En 1903, le nouveau bâtiment des voyageurs, l'actuelle gare, est ouvert. En parallèle, les deux passages sous-voies sont aménagés afin de desservir les quais de la gare. Le deuxième bâtiment de la gare est maintenu à côté du nouveau bâtiment, où le bureau des Douanes prend place, et ne sera démoli que bien plus tard.

Avec la construction de la troisième gare, le square disparaît complètement et, à priori en compensation, la partie Nord-Est de l'actuel parc des Crêtets est aménagé en un jardin à l'anglaise. Une passerelle est réalisée à cette époque afin de relier le nouveau parc public des Crêtets au secteur de la gare.

Les terrains entre l'avenue Léopold-Robert et la gare sont en attente des constructions à venir. Le muret ceinturant l'actuel square de la Gare est édifié à cette époque probablement afin de séparer le secteur de la gare aux marchandises du site dédié aux voyageurs.

Nouveau bâtiment des voyageurs et deuxième bâtiment de la gare



Source: Musée d'histoire

Entre 1903 et 1926, le square de la Gare actuel est aménagé entre le muret et le bâtiment aux voyageurs. Le monument Numa Droz, inauguré en 1917, y est implanté dans sa partie Nord-Est. Son implantation empêche encore plus la relation entre la place de la Gare du secteur de la gare aux marchandises. A proximité, la Maison dite de l'Aigle est réalisée en 1906 formant un angle sur l'avenue Léopold-Robert et la place de la Gare.

Un nouvel Hôtel des Postes est édifié en 1910 sur l'un des terrains préparés au Nord-Ouest du secteur de la gare. A l'origine, la cour du bâtiment est ouverte sur la place de la Gare. Les bâtiments du front de l'îlot situé au Nord-Est de la place sont réalisés vers 1905 formant deux angles arrondis, invitation à y entrer; l'un abrite l'Hôtel de la Poste. Probablement entre 1903 et 1926, l'Hôtel de la Gare devient l'Hôtel de France.

La ligne de tram, desservant la gare, n'est plus en impasse; elle réalise désormais un arrêt dans le réseau des trams donnant du poids à la gare. Les arrêts, dans les deux directions, prennent place sur l'espace situé entre la gare et l'Hôtel des Postes; leur position dégagant une première place de gare.

Hôtel des Postes



Source: Musée d'histoire

Plan de la ville, 1926



□ périmètre du projet

sans échelle



Source: Service de l'urbanisme et de l'environnement

Square de la Gare



Source: "La Chaux-de-Fonds ou le défi d'une cité horlogère 1848/1914"
Jean-Marc Barrelet et Jacques Ramseyer, Editions d'En Haut, 1990

2.1.3 Pôle de transports

Jusqu'à environ 1950, le visage de la place de la Gare ne change pas. Le bâtiment destiné à la Chambre suisse de l'horlogerie est édifié en 1948 sur le deuxième îlot situé entre l'avenue Léopold-Robert et le square et permet de délimiter le front Nord-Ouest de la place de la Gare. Probablement lors de la construction de ce bâtiment, le dernier arbre de la rangée situé sur la bande centrale de l'avenue Léopold-Robert est supprimé afin de permettre la circulation des trams et des bus sur celle-ci. L'avenue de l'Abeille est ainsi élargie entre le bâtiment de la Chambre suisse d'horlogerie et l'Hôtel des Postes.

En 1948, le premier autobus est mis en service, deux ans avant l'abandon des trams. Afin de rendre agréable l'attente des voyageurs, un abribus est aménagé en 1956 au milieu de l'espace situé entre l'Hôtel des Postes et la gare, indiquant le début du pôle des transports de la gare.

Vers 1950, une annexe est accolée au Nord-Ouest du bâtiment de la gare, abritant l'actuel restaurant MacDonald's.

Plan de la ville, 1950



□ périmètre du projet

sans échelle



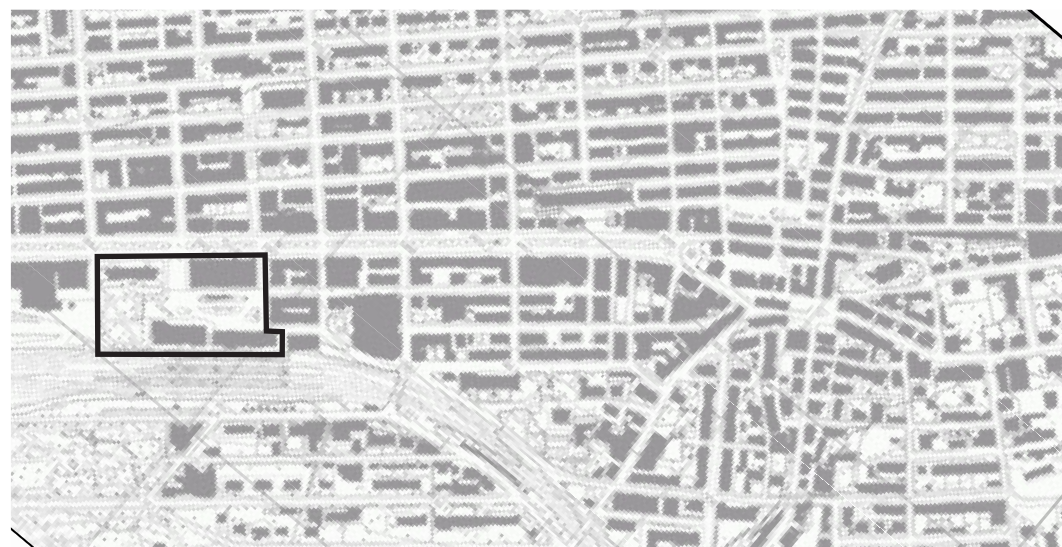
Source: Service de l'urbanisme et de l'environnement

En 1973, le bâtiment abritant le bureau des Douanes est démoli pour transférer ses activités dans un nouveau bâtiment en longueur, accueillant l'actuel commerce Denner et une pharmacie, surmonté d'une tour, abritant des logements et bureaux. Le 1er étage du bâtiment en longueur forme un couvert pour le passage des piétons du côté Sud-Est de la place.

La passerelle reliant le square de la Gare au parc des Crêtets est supprimée. Le bâtiment de l'Hôtel des Postes accueille également le Musée d'histoire naturelle et c'est probablement lors de cette transformation interne que la cour pour les livraisons a été dotée d'un couvert. L'abribus est par la suite transformé et agrandi dans les années 1960-1970 pour accueillir des bureaux, un point de vente et un pavillon d'attente dans deux constructions. Le bâtiment du front de l'îlot situé au Nord-Est de la place n'accueille probablement plus l'Hôtel de la Poste. Une construction, abritant un garage pour voitures, située au Nord-Est du bâtiment en longueur est réalisée à la fin des années 1980.

A partir des années 1980, l'aspect de la place de la Gare a peu évolué. Son aménagement a été réalisé par touches successives en fonction des opportunités, des besoins d'agrandissement et du développement des transports. La Ville a saisi l'opportunité de la mise en place du plan spécial "Le Corbusier", dernier front à réaliser sur la place, pour porter une réflexion d'ensemble sur le réaménagement de la place de la Gare.

Plan d'ensemble de la ville



□ périmètre du projet

sans échelle



Source: sitn.ne.ch

2.2 Caractéristiques urbaines, architecturales et naturelles

2.2.1 Inventaire des sites construits à protéger en Suisse

La ville de La Chaux-de-Fonds est inscrite comme site d'importance nationale dans l'Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS). Pour le site de la gare, celui-ci relève des bâtiments représentatifs de la deuxième moitié du 19^e et du 20^e siècles. L'objectif de sauvegarde "préconise la sauvegarde de la substance et la conservation intégrale de toutes les constructions et composantes du site, de tous les espaces libres et la suppression des interventions parasites" (ISOS).

L'ISOS relève la signification prépondérante du bâtiment de la gare, de l'Hôtel des Postes et de la Maison dite de l'Aigle. Ils peuvent être considérés comme points de repères dans la ville. L'ancienne Chambre suisse de l'horlogerie et le front bâti au Nord-Est de la place font l'objet d'une observation indiquant des éléments à localiser sur place. La tour et le bâtiment en longueur au Sud-Est de la place sont considérés comme "en flagrante rupture d'échelle avec le bâtiment de la gare".

2.2.2 Plan du site

Toutes les constructions du site de la gare sont recensées par le plan de site du Plan d'aménagement de la Commune de La Chaux-de-Fonds (PRAC), sanctionné le 11 août 1999, à l'exception de la fontaine située au Sud-Ouest de l'ancienne Chambre suisse de l'horlogerie et du monument Numa Droz.

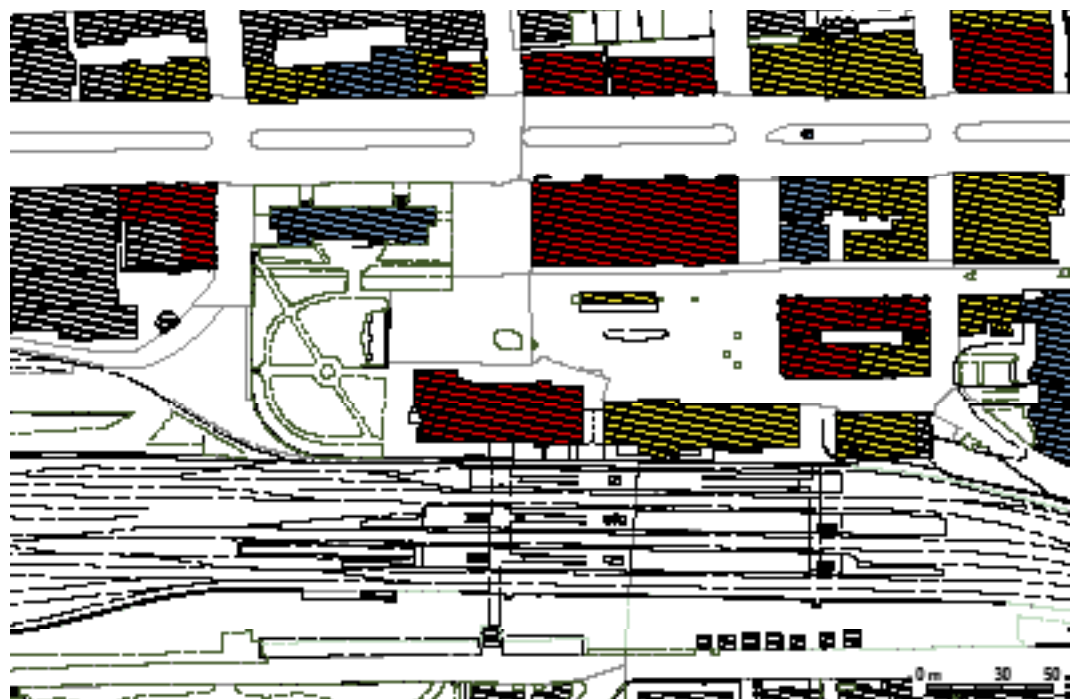
Le bâtiment de la gare est noté 0, il est donc considéré comme un monument. L'Hôtel des Postes, la Maison dite de l'Aigle sont notés 1 et les bâtiments formant le front bâti Nord-Est de la place sont notés 2. Ces bâtiments sont considérés comme étant remarquables et dont "l'architecture est particulièrement représentative de l'époque où ils ont été construits" (art. 224, PRAC).

L'ancienne Chambre suisse de l'horlogerie et l'Hôtel de France sont notés respectivement 4 et 5. Ils "s'intègrent harmonieusement à leur environnement, sans présenter de qualités architecturales particulières" (art. 224, PRAC).

Enfin, le bâtiment en longueur surmonté d'une tour, les abribus et le garage pour voitures sont notés 9. Ces constructions sont considérées comme perturbantes et dont "le volume et la typologie perturbent le site" (art. 224, PRAC).

Constructions recensées

- remarquable (0 à 3)
- bien intégré (4 à 6)
- perturbant (7 à 9)



2.2.3 Plan de la nature en ville



Les arbres du site de la gare sont protégés par le plan de la nature en ville du Plan d'aménagement de la Commune de La Chaux-de-Fonds (PRAC), sanctionné le 11 août 1999. Leur abattage nécessite une compensation avec autorisation ou une taxe compensatoire. Certains arbres ou groupes d'arbres, particulièrement dignes d'intérêt, font l'objet d'une fiche descriptive.

Le groupe d'arbres, situé dans le square de la Gare, forme l'arrière plan du monument Numa Droz et définit la spatialité de la place de la Gare. Leur grande hauteur et leur volume en font une masse importante au centre ville. Leur valeur naturelle est grande pour leur "fonction de biotope et de source d'alimentation" (fiche descriptive E15114-15116, 15146).

Les arbres isolés, situés de part et d'autre de l'abribus, sont des éléments verts importants, caractérisant la place. Leur valeur naturelle est grande pour leur "fonction de biotope et de source d'alimentation" (fiches descriptives E15166 et E15167, E15168).

Le groupe de trois arbres, situés sur un îlot au Nord-Est de la place, sont des éléments verts importants caractérisant la place et créant un ensemble avec les arbres à proximité de l'abribus. "En hiver, l'îlot est utilisé pour déposer la neige de la place" (fiche descriptive E15169-15171). Leur rareté est grande en raison de leur "rangée de longueur, d'âge et de signification extraordinaires" (fiche descriptive E15169-15171) et leur valeur naturelle est grande pour leur "fonction de biotope et de source d'alimentation" (fiche descriptive E15169-15171).

Arbres protégés

-  arbre protégé
-  autre arbre



sans échelle



2.3 Composantes du site

2.3.1 Espace public et fronts bâtis

La place de la Gare a été constituée au coup par coup par la mise en place d'éléments en fonction des occasions et des besoins. L'espace à usage public n'est pas aménagé de manière cohérente. Elle n'est pas agréable pour les piétons et induit un grand nombre de flux de diverses provenances.

Le bâtiment de la gare occupe une position particulière par rapport à la trame urbaine. Il se trouve dans l'axe d'une rue perpendiculaire au fond du vallon. Le bâtiment de l'ancienne Chambre suisse d'horlogerie, n'occupant pas l'entier de l'îlot, libère, en sortant de la gare, une perspective sur la rue de l'Abeille et ses massifs bâtis de part et d'autre.

La place est définie sur son front Sud-Est par le bâtiment de la gare ainsi que le bâtiment en longueur. Le front Nord-Est est constitué de l'îlot aux angles arrondis; l'îlot suivant, accueillant entre autres l'Hôtel de France, est orienté sur l'avenue de la Gare et l'avenue Léopold-Robert mais également sur la rue Daniel-Jeanrichard formant l'angle Nord-Est de la place. L'Hôtel des Postes et l'ancienne Chambre suisse de l'horlogerie présentent leurs façades principales sur l'avenue Léopold-Robert et la Maison dite de l'Aigle forme l'angle Nord-Ouest de la place.

La partie Sud-Ouest de la place est limitée par le monument Numa Droz constitué d'une série de marches menant à un socle surmonté de la statue représentant Numa Droz et d'un mur courbe sur lequel se situe un obélisque sculpté. La sensation de fermeture est renforcée par les nombreux arbres volumineux du square de la Gare.

L'édification du monument Numa Droz et son inauguration en 1917 s'effectue dans un contexte politique particulier. Il est érigé en l'honneur du politicien radical chaux-de-fonnier M. Numa Droz par le parti radical pour importuner le Conseil communal de l'époque. Les autorités majoritairement de gauche ne souhaitant pas voir l'édification de ce monument, les CFF acceptent que celui-ci soit installé sur leur terrain.

En cas de suppression du square de la Gare et du monument Numa Droz, le front bâti du premier îlot du futur quartier Le Corbusier constituera le dernier front bâti sur la place de la Gare. Dans cette option, la spatialité de la place de la Gare sera ainsi étendue d'un tiers environ par rapport à aujourd'hui. La gare trouvera ainsi une position centrale sur la place de la Gare.

D'autres constructions ponctuent le site de la gare, à savoir l'abribus et les locaux liés à l'exploitation des bus, ainsi que la fontaine sculptée au Sud-Est de l'ancienne Chambre suisse d'horlogerie.

2.3.2 Paysage et topographie

La place de la Gare, se situant dans le fond du vallon, son flanc Sud-Est est constitué d'un talus séparant les quais et la place du parc des Crêtets. Au Nord-Ouest de la place, le tissu bâti épouse la pente du terrain.

La place, en tant que telle, est pratiquement plate à l'exception d'une différence de niveau matérialisée par le muret variant d'environ d'un à deux mètres, en raison d'une légère pente générale Nord-Est – Sud-Ouest de l'ensemble de la ville. Le muret ceinture le square de la Gare et se prolonge derrière la gare pour former un soubassement pour les quais. De ce fait, lorsque les voyageurs quittent le train, ils descendent depuis les quais et arrivent directement au même niveau que la place.

Outre les arbres du square de la Gare et ses aménagements destinés à un lieu ombragé et tranquille, la végétation du site est constituée d'arbres isolés ou en rangée, apportant de l'ombre. Un espace vert entoure l'ancienne Chambre suisse d'horlogerie faisant office d'écrin de verdure pour le bâtiment.

Si la suppression du square de la Gare est confirmée, le talus, situé au Sud-Est des quais, ainsi que le parc des Crêtets seront visibles depuis la partie Sud-Ouest de la place.

Espace public et paysage

-  front bâti
-  bâtiment
-  bâtiment bas
-  tour
-  mur
-  arborisation
-  parc
-  talus
-  PS "Le Corbusier"



sans échelle



2.3.3 Mobilité et accessibilité

La place de la Gare, se situant au centre de la ville, accueille les flux piétons et motorisés pour les mettre en relation avec différents modes de déplacement. Son accessibilité en mobilité douce, en transports publics et individuels est aisée.

La gare est desservie par des trains régionaux et locaux par la Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ), les Transports régionaux neuchâtelois (TRN) et les Chemins de fer fédéraux (CFF) mais également les trains transfrontaliers, par la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF).

La place de la Gare accueille également le pôle principal d'échange des bus urbains et interurbains des TRN. Les lignes urbaines 1, 2, 3, 4 et interurbaines 60 et 61 y effectuent un arrêt; les lignes urbaines 10, 11, 12 et interurbaine 70 y ont leur terminus. Un emplacement d'attente est réservé pour les bus TRN. La ligne du car postal La Chaux-de-Fonds – Les Planchettes – Biaufond y a également son terminus. Des places réservées aux taxis se situent à proximité de la gare. Plusieurs emplacements, à l'air libre et à couvert, pour les deux-roues sont disponibles.

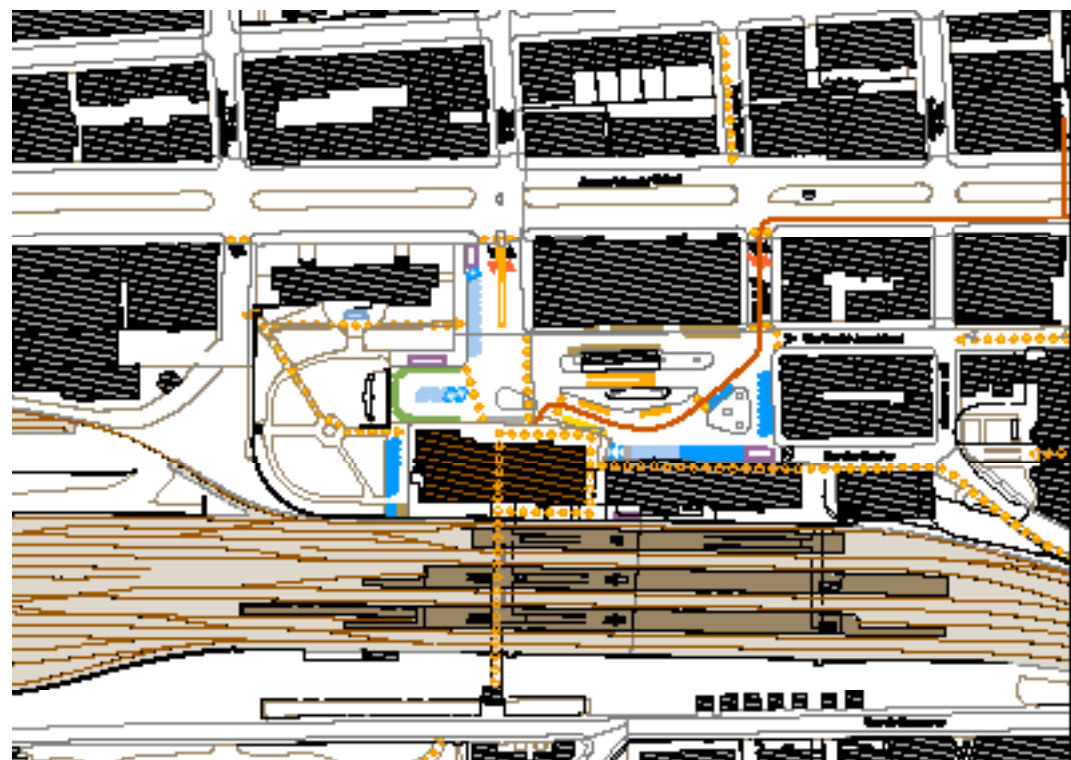
Le stationnement pour les véhicules occupe une large partie des abords de la place. Des places longue durée, courte durée et pour handicapés sont disponibles. De plus, des places de stationnement privées se situent en partie sur le domaine privé et en partie sur le domaine public. Enfin, des places sont réservées pour les livraisons des commerces et services.

La place de la Gare est facilement accessible par le Nord-Ouest (avenue Léopold-Robert) et le Nord-Est (rue Daniel-Jeanrichard, rue des Musées). L'accessibilité depuis le Sud-Est de la ville se fait au travers d'un ascenseur et du passage sous les voies ferroviaires; celui-ci étant fermé en dehors des heures d'exploitation de la gare. En raison de l'activité de la gare aux marchandises, la place est très peu accessible aux piétons (deux escaliers menant au square de la Gare) depuis le Sud-Ouest. Lors de la réalisation du premier îlot du quartier Le Corbusier, une liaison de mobilité douce sera possible en prolongement de la rue "verte" du nouveau quartier. Un itinéraire pédestre et un circuit VTT en direction du Nord-Est de la ville ont leur point de départ sur la place.

Deux accès véhicules à la place de la Gare s'effectuent à partir de l'avenue Léopold-Robert. Un troisième accès se fait par la rue Daniel-Jeanrichard en direction du Nord-Est. Un accès par la rue des Musées est réservé aux riverains. Un dernier accès s'effectue par le prolongement de la rue des Armes-Réunies, mais il dessert actuellement seulement le site de la gare aux marchandises. Les bus des TRN et le car postal accèdent à la place de la Gare depuis l'avenue Léopold-Robert. Lors de manifestations sur celle-ci, ils sont déviés par la place de la Gare.

Mobilité et accessibilité

-  gare de La Chaux-de-Fonds
-  voies CFF, CJ et TRN
-  domaine ferroviaire
-  arrêt de bus TRN
-  réserve bus TRN
-  arrêt du car postal
-  taxis
-  stat. public longue durée / handicapés
-  stat. courte durée / stat. privé
-  livraisons
-  liaison piétonne / liaison piétonne couverte
-  deux-roues motorisés / vélos
-  circuit VTT
-  accès véhicules / accès riverains
-  accès TRN



3. PLACES DE GARES

Afin de mieux appréhender les espaces des places de gares, le bureau GEA a effectué trois visites de places (Berne, Winterthur et Fribourg) le 24 octobre 2008.

3.1 Rôles

La place de la gare d'une ville est d'abord une porte d'entrée sur celle-ci. Elle imprègne sur les voyageurs 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 visage de la ville. C'est le premier milieu urbain, un point de départ pour visiter la ville. La place d'une gare est aussi un "pont"; elle relie différentes échelles territoriales, différentes personnes, différents temps. Elle présente un espace public majeur de la ville.

De jour comme de nuit, la place d'une gare est un lieu où la vie sociale et urbaine se déroule. Elle est génératrice d'activités en tout genre: attendre un train, rencontrer quelqu'un, changer de bus, acheter quelque chose, prendre un taxi, s'arrêter pour boire un verre, s'informer sur la ville, s'asseoir sur un banc, accueillir quelqu'un, arriver à vélo, partir à pied...

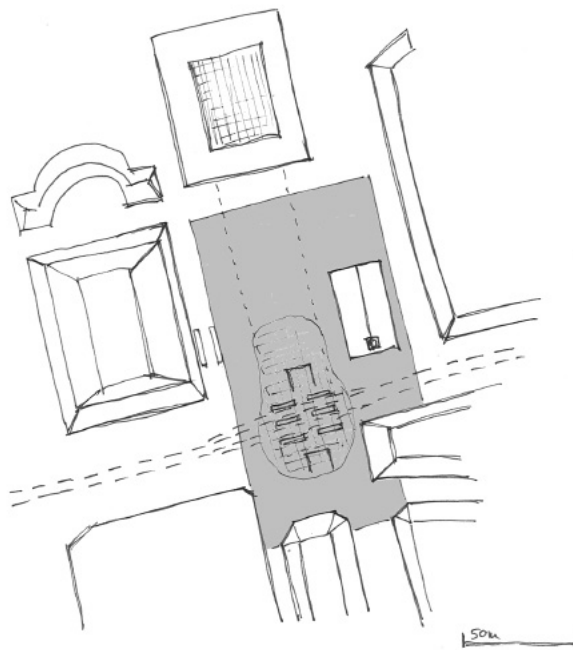
Les fonctions de la place d'une gare est de permettre de changer de moyen de déplacement. Déposer son vélo pour prendre un train, descendre du train pour prendre un bus, descendre d'un bus pour monter dans un autre, se faire déposer en voiture pour monter dans un train, courir pour attraper un train! Un pôle majeur de transports est souvent lié à la gare. En raison des différents flux de déplacements, la place d'une gare présente une certaine complexité mais les échanges et accès des flux sont rapides et efficaces.

Dans la réalité, la place d'une gare est caractérisée par la rapidité des flux, l'efficacité des connections, le rythme des panneaux d'information, l'animation des usagers, le déplacement des bus, le ballet des taxis, la clarté des directions, la régularité des luminaires, la lisibilité des espaces de la place.

3.2 Berne: un couvert

Inaugurée en mai 2008, la nouvelle place de la Gare de Berne montre un nouveau visage de la ville fédérale. Elle constitue un "portail" vers la vieille-ville. L'élément majeur de l'aménagement est un grand couvert en verre sous lequel sont rassemblés les arrêts des transports publics. Celui-ci fait écho au grand hall couvert du bâtiment de la gare et est également l'aboutissement de la galerie commerciale souterraine.

L'emprise du couvert est à la mesure des dimensions de la place et des bâtiments la délimitant. L'espace étant pratiquement libre de toute construction, à l'exception d'une église posée sur la place, elle mesure 150 m. du front Nord au front Sud et 100 m. du front Ouest au front Est. Elle est donc légèrement plus petite que celle de La Chaux-de-Fonds et offre ainsi la possibilité de poser un grand couvert sur un vaste espace libre.



■ place de la Gare de Berne

sans échelle



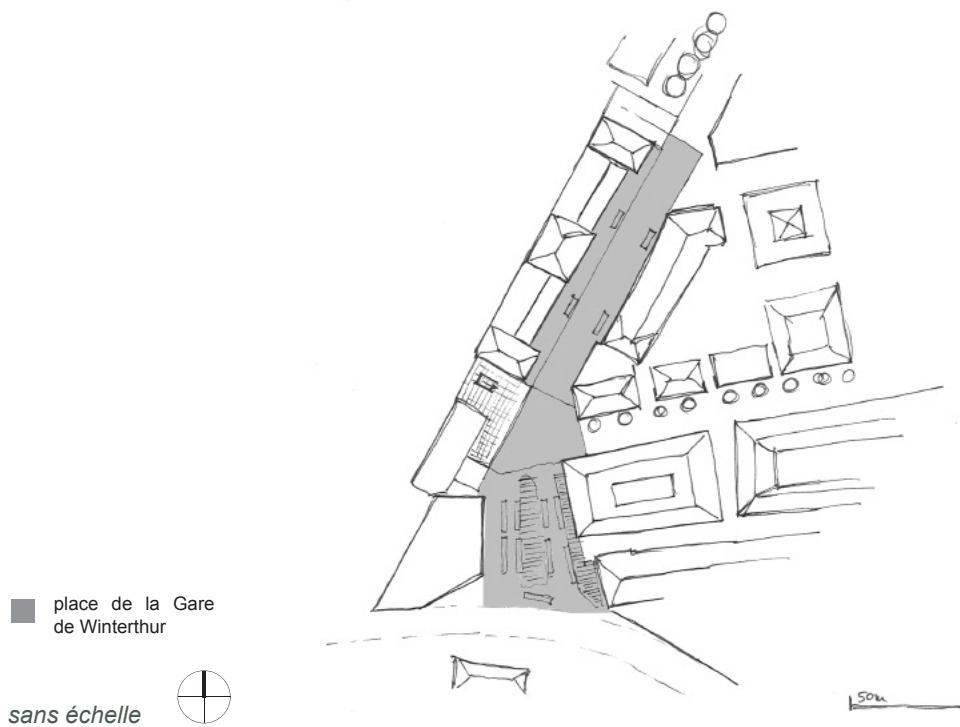
Source: GEA Vallotton et Chanard

3.3 Winterthur: un espace de rencontre

La place de la Gare de Winterthur se compose d'une place à usage mixte qui fonctionne comme point charnière articulant, au Nord, une rue élargie devant le bâtiment historique de la gare et au Sud, le pôle des transports publics. La coexistence entre la circulation des bus, des taxis, des vélos et des piétons sur l'espace de rencontre fonctionne assez bien malgré la forte fréquentation piétonne du lieu. Son revêtement est continu, il n'y a pas de trottoir; le piéton passe des quais, aux bus, à la veille-ville.

La place (la rue élargie, la place mixte et l'interface des bus mis bout à bout) est aussi longue que celle de La Chaux-de-Fonds mais elle est environ deux fois moins large. Bien que le nombre d'habitants de la ville soit plus du double de celui de La Chaux-de-Fonds, l'échelle du site et des bâtiments permettent d'imaginer qu'une zone de rencontre pourrait être possible à La Chaux-de-Fonds.

La rue élargie et ses aménagements ont fait l'objet d'une réorganisation en 2002-2004. Un concours a été lancé en 2008 pour le réaménagement de l'interface des bus; le projet retenu propose un couvert sous lequel sont réunis les arrêts de bus.



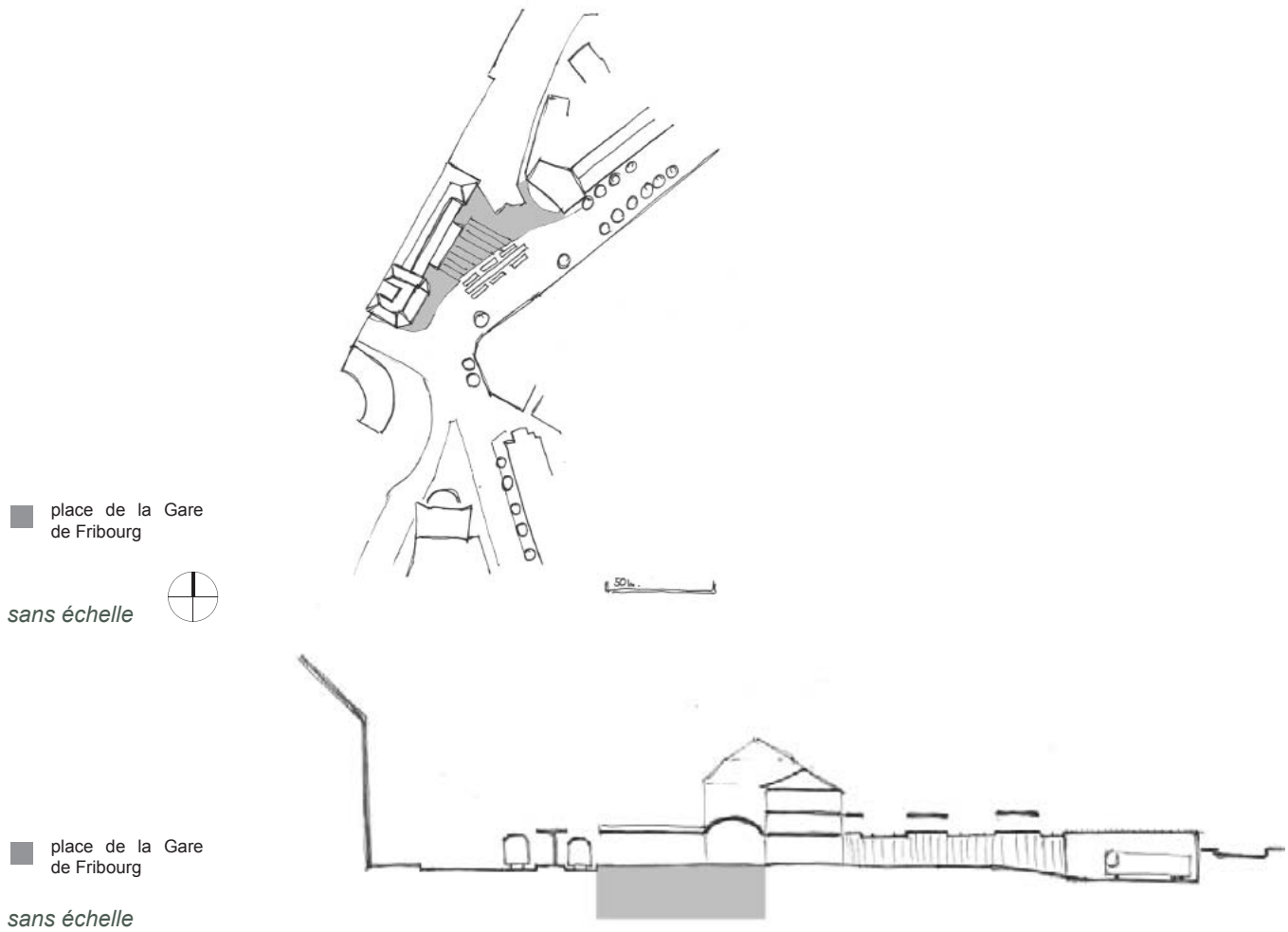
Source: GEA Vallotton et Chanard

3.4 Fribourg: une liaison urbaine et régionale

La place de la Gare de Fribourg n'est pas intéressante en tant que telle. Le couvert accolé au bâtiment de la gare ne permet pas de dégagement devant ce dernier.

Par contre, le passage sous-voies, lumineux et accueillant, donne accès d'un côté à la gare routière des bus régionaux située à l'Ouest des quais et de l'autre côté, à la place de la Gare et ses bus urbains.

Une étude est actuellement en cours pour le réaménagement du lieu.



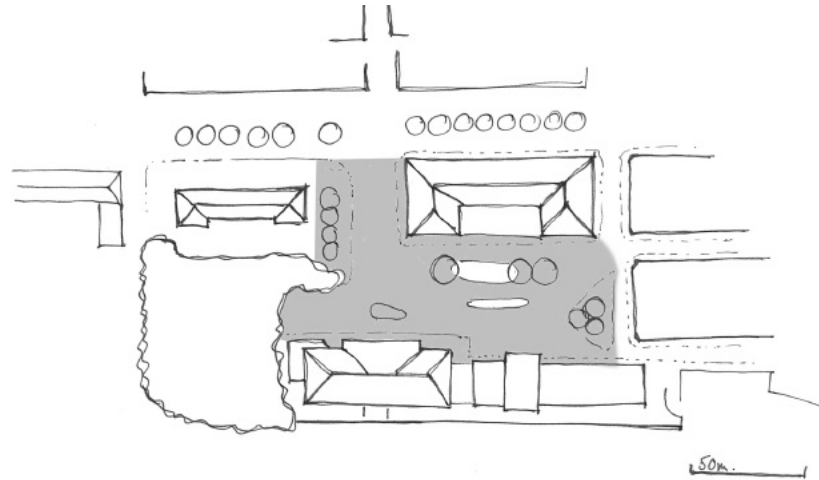
Source: GEA Vallotton et Chanard

3.5 La Chaux-de-Fonds: une multitude de flux

3.5.1 Parcours

■ place de la Gare de La Chaux-de-Fonds

sans échelle



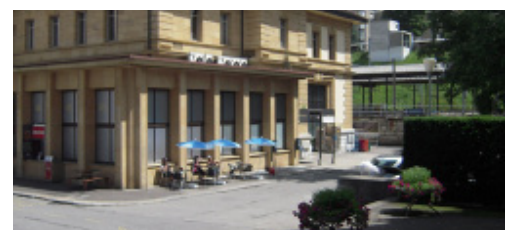
Le premier regard que le voyageur pose, en sortant du bâtiment de la gare, est sur la perception de la ville en damier. Tout proche de lui, la volumétrie imposante de l'Hôtel des Postes. Derrière lui, la façade du hall de la gare. C'est un lieu d'une grande valeur architecturale.

A sa droite, le piéton trouve les arrêts de bus urbains, interurbains et du car postal. Au même niveau, à sa gauche, il aperçoit la file de taxis en attente, les voitures stationnées et les vélos en attente d'être "enfourchés". C'est un lieu d'échange de modes de transport.

Au fond à gauche, de part et d'autre du monument Numa Droz, le piéton aperçoit les piétons traversant le square de la Gare. En utilisant les longues bandes jaunes au sol, les piétons viennent et d'autres repartent. Mais, à droite, les piétons prennent le plus court chemin pour prendre leur train ou leur bus et manquent de rencontrer une voiture faisant le tour de la place. C'est un lieu de passage.

Sur les marches du monument Numa Droz, sur le bord du trottoir, assis sur les bacs à fleurs, sur les bancs ou debout devant le bâtiment de la gare, les gens attendent. Dans les voitures, les bus, les taxis les conducteurs attendent leurs passagers. C'est un lieu d'attente.

Au pied des façades des bâtiments, sur le trottoir, des tables et des chaises où s'attablent les clients des cafés-restaurants lorsqu'il fait beau. Les bancs du square de la Gare attendent que quelqu'un s'y attarde. Un lieu de détente?



Source: GEA Vallotton et Chanard

3.5.2 Atouts et faiblesses

Lors des ateliers, les atouts et les faiblesses de la place de la Gare de La Chaux-de-Fonds ont été évoqués par les acteurs locaux.

Sa situation privilégiée et sa centralité, son architecture et ses fronts bâtis, son grand espace disponible, sa perméabilité aux traversées, son interface de transports, son lieu de rencontre et de passage, son calme et sa verdure, sa possibilité de délester le trafic et finalement la carte de visite de la ville, sont les évocations liées aux atouts de la place.

Son absence d'âme, son manque de signalétique et d'information, son agglomération d'éléments et sa déstructuration, l'inadaptation de son interface de transports, son trop plein de trafic et sa densité des flux, sa dangerosité et son insécurité, son manque d'harmonie, la dévalorisation de ses bâtiments, la non-délimitation des espaces et des lieux d'attente, son faux-lieu de rencontre, sont les évocations liées aux faiblesses de la place.

3.5.3 Idées-forces

Au terme des ateliers, les participants ont défini des idées-forces pour le réaménagement de la place de la Gare. Elles ont constitué les premières pistes de réflexion pour la suite de l'étude.

Du point de vue urbain, l'une des volontés proposées par les acteurs locaux est d'ouvrir la place sur la ville et créer un lien avec l'avenue Léopold-Robert. Les moyens de mise en oeuvre sont notamment de réaménager la passerelle piétonne, pour une liaison jusqu'au Parc Gallet; de travailler la relation privilégiée avec l'avenue Léopold-Robert et la ville en damier pour avoir envie d'y aller et de s'y promener; de conserver la perspective du regard sur le Nord de la ville quand on arrive depuis la gare; de réfléchir au rôle de la place pour le passage Nord-Sud à travers la ville, en lien avec le prolongement de la rue "verte" et jusqu'au Musée des Beaux-Arts.

Pour l'image de la ville, les participants ont proposé de gérer la qualité de l'accueil et d'améliorer l'information, par exemple en offrant un couvert lumineux accueillant et convivial; en veillant à ce que la place ne soit pas le "supermarché du dimanche" et en développant l'information pour les visiteurs.

En ce qui concerne l'aménagement de la place, les souhaits sont de trouver une idée pour utiliser cette place et de créer un lieu de rencontre. Les manières d'y parvenir sont, entre autres, d'aménager un lieu d'accueil pour des manifestations et rassemblements; de créer une place complémentaire aux autres de la ville, qui ont chacune un caractère; d'aménager la place avec des espaces verts, de la luminosité, des bistros et des terrasses éloignées des voitures; de rendre la place accessible à tous et de prendre en compte l'enjeu économique des commerçants.

Du point de vue de l'espace public, l'amélioration de la qualité des espaces et la mise en valeur des espaces et des bâtiments ont été citées. Les pistes pour réussir sont, par exemple, d'enlever la statue Numa Droz pour que la place soit spacieuse et lumineuse; d'unifier l'aménagement; d'intégrer la place dans le tissu alentour; d'utiliser le potentiel de la très grande surface; de mettre en valeur les espaces et les bâtiments; de faire une véritable place dans la place.

Pour la mobilité douce, la création d'une zone piétonne est évoquée par les acteurs locaux notamment pour rendre le centre de la place piétonnier; prendre en compte les besoins pour la mobilité réduite; sécuriser la place pour les piétons et les lieux de dépose des vélos; créer un parking enterré pour les utilisateurs des trains, des commerces et lors de grandes manifestations.

En ce qui concerne les transports et services publics, les participants proposent de faciliter les échanges ainsi que de maintenir et améliorer l'interface des transports. Les possibilités pour réussir sont de faciliter la relation et les informations entre les TRN et les CFF; de réaliser un couvert de liaison entre les TRN et les CFF; d'intégrer tous les modes de transports; de garder la fonction d'interface de transports sur la place; d'intégrer un "bike and ride"; de réfléchir aux sorties de la gare pour atteindre le transport urbain et régional.

Pour la mobilité individuelle, la volonté de supprimer la circulation et le trafic de transit a été mentionnée par les participants. Les solutions qui permettent d'y arriver sont de diminuer le trafic routier; de supprimer le trafic de transit sur la place et de le transférer sur l'avenue Léopold-Robert ou dans le prolongement de la rue "verte"; de simplifier les flux; de séparer et canaliser la circulation des bus; de créer un parking souterrain accessible depuis la rue "verte"; de créer une grande zone de convivialité sans flux de véhicules; de limiter le stationnement.

En ce qui concerne l'accès à la place, les participants ont évoqué les idées de diviser la place en deux avec des accès ponctuels et de séparer les accès véhicules à l'Est et à l'Ouest de la place. Les moyens à mettre en oeuvre pour y parvenir sont d'aménager un accès aux commerces par un côté, une dépose de l'autre côté et une zone au centre pour les piétons et les transports publics uniquement; de maintenir l'accès à la gare; de réaliser un lieu de rencontre pour piétons d'un côté, du stationnement et une dépose de l'autre côté et une sortie par le centre; d'organiser un accès pour les taxis et la dépose, un autre pour les commerces et un autre passage pour les bus; de conserver l'accès des voitures à la place pour les commerces.

4. CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

4.1 Objectifs généraux

L'aménagement de la place de la Gare de La Chaux-de-Fonds doit répondre aux objectifs suivants:

- dessiner la porte d'entrée de la ville pour lui donner une identité contemporaine et dynamique;
- assurer une cohérence d'aménagement et de liaison avec le futur quartier Le Corbusier;
- 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 des différents modes de déplacement, des utilisateurs et des liaisons;
- garantir la cohabitation et l'interaction entre usagers d'horizons sociaux différents;
- permettre une lecture d'unité de la place et de ses aménagements;
- assurer la perméabilité de la place avec son environnement et son rôle dans la ville;
- reconnaître la mémoire du lieu et l'identité du territoire.

4.2 Concept directeur

Le concept directeur, étudié sur le périmètre élargi, a permis de concrétiser plusieurs principes qui pourront être réalisés dans un deuxième temps.

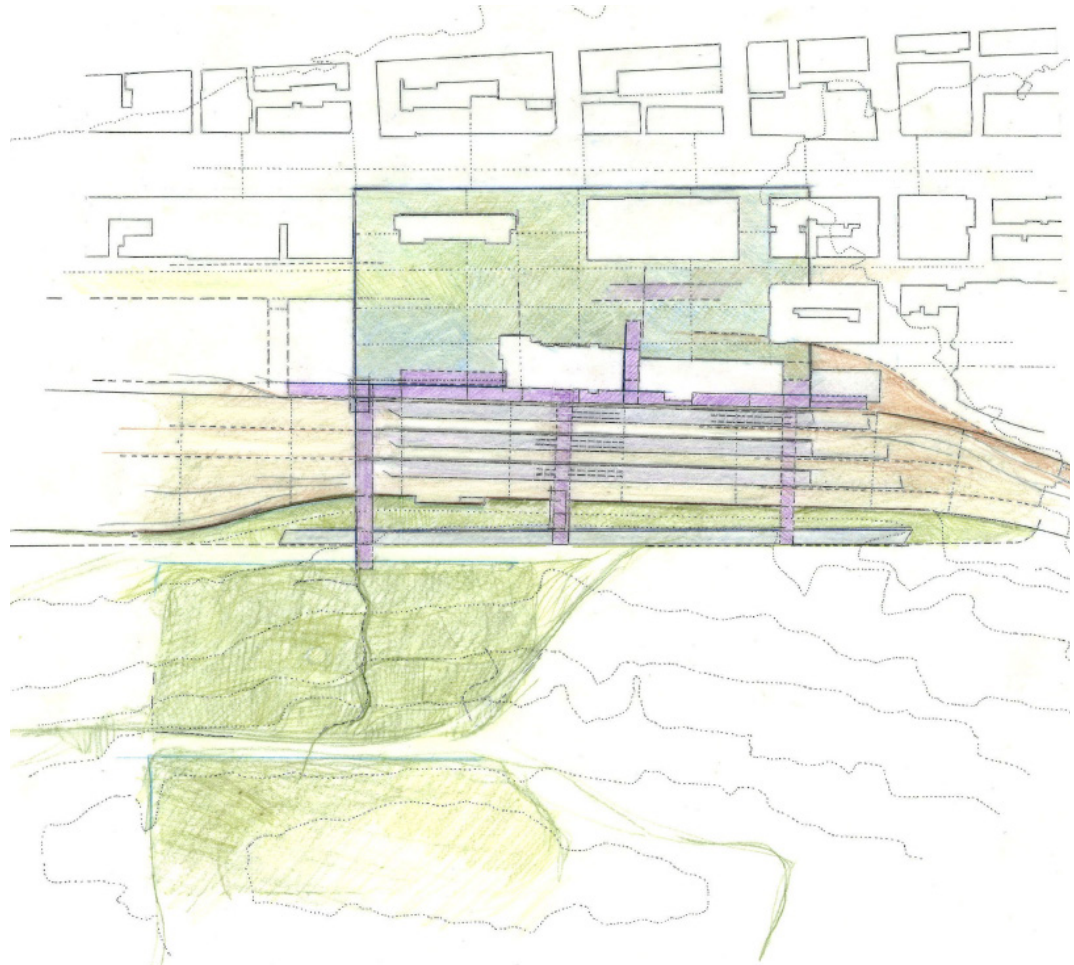
La place joue le rôle d'une plateforme qui lie de manière aisée les divers lieux et moyens de déplacement: la centralité urbaine de la place, point de départ de parcours Nord-Sud et Est-Ouest dans la ville; les passages entre les moyens de déplacement par des quais, rampes, hall, couvert, passerelle; la mobilité urbaine, interurbaine et régionale, la mobilité douce et individuelle. Les informations sur les transports publics, les parcours piétons, les lieux à voir dans la ville et dans la région doivent être visibles et efficaces.

L'essence de la place peut être caractérisée par une architecture contemporaine et dynamique lui donnant une identité. Un même matériau peut être utilisé pour l'ensemble du mobilier (panneau d'information, banc, arrêt de bus, couvert, etc.) et les éléments d'éclairage peuvent être combinés au mobilier.

La fluidité des passages est assurée depuis les quais, à l'abri de la neige et du soleil, par un hall lumineux et un sol continu relié à la ville. Les passages sous-voies peuvent être remis en valeur par un concept de couleur et d'éclairage.

La mémoire du territoire notamment les rails, la trame urbaine, le climat, est prise en compte par la matérialité des aménagements et du mobilier, la spatialité des espaces. La référence aux rails peut être faite par le matériau du mobilier et du dispositif de l'éclairage; la neige et les activités y relatives peuvent être utilisées comme éléments ludiques.

Concept directeur



4.3 Concept d'aménagement

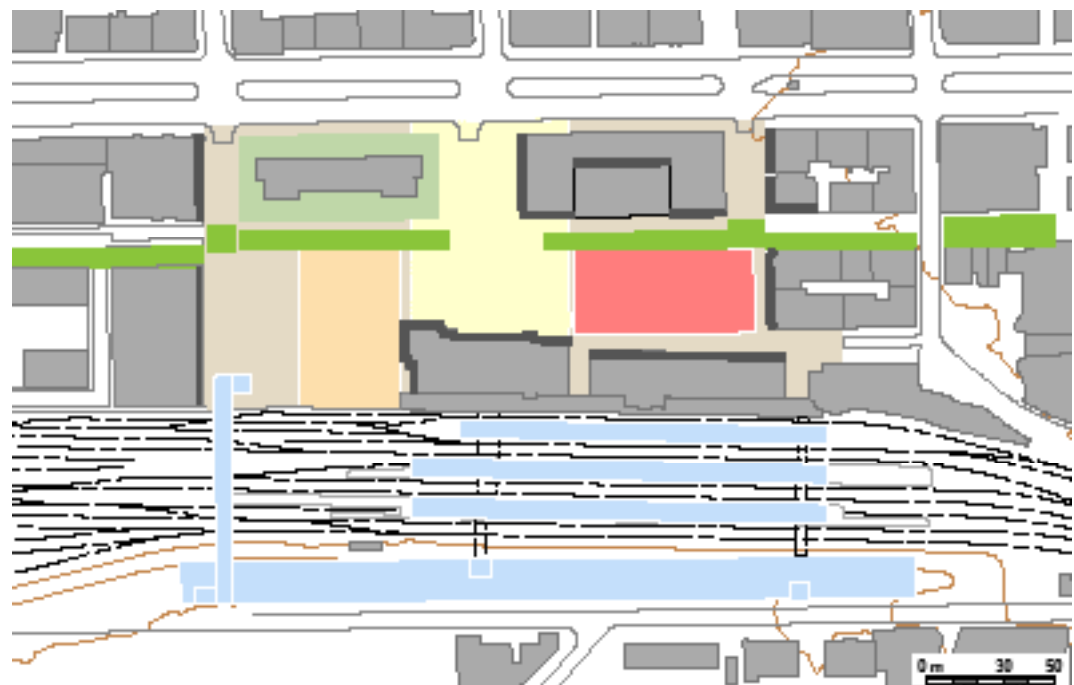
La place de la Gare est constituée d'un sol sur un même niveau s'étirant du mur de soutènement des quais ferroviaires, au trottoir Sud-Est de l'avenue Léopold-Robert et du pied des façades du front Sud-Ouest au front Nord-Est.

Sur le tapis de la place, sont installés divers espaces. L'espace majeur est celui du parvis de la gare; de part et d'autre se trouvent l'interface des transports et l'espace polyvalent. Autour du bâtiment de l'ancienne Chambre suisse de l'horlogerie, un jardin. En prolongement de la rue "verte" du quartier Le Corbusier, deux traversées relient la place aux quartiers environnants. Aux points d'intersection de la trame urbaine, se situent deux seuils.

En lien avec la place et la gare, l'abri constitué d'une passerelle, des couverts des quais et d'un parking installé dans le talus, permettant de repenser l'accueil des voyageurs.

Concept d'aménagement

-  place de la Gare
-  abri
-  parvis
-  interface
-  espace polyvalent
-  jardin
-  traversées
-  seuils
-  fronts bâtis structurants



4.3.1 Parvis

Le parvis met en valeur le bâtiment de la gare depuis le pied de sa façade et renforce sa présence par son étirement jusqu'à l'avenue Léopold-Robert. La gare est mise en relation avec la ville par l'étendue du tapis soulignant la perspective que le voyageur a sur la ville en damier.

L'espace est dédié en priorité aux piétons même si les flux des bus y circulent également. La liaison piétonne au sortir de la gare est une des liaisons principales avec la ville puisque le parvis est le premier seuil d'entrée sur lequel le voyageur pose pied.

La matérialité du parvis différenciée du reste de la place et un éclairage de la façade renforcent la présence de la gare dans la ville. L'éclairage de cet espace est doux. La disposition des mâts des luminaires, intégrés à d'autres éléments de mobilier, et le couvert à vélos et deux-roues motorisés, permettent de conduire les flux des piétons et des bus.

Parvis

- parvis
- trottoir, place
- bâtiment existant aux abords de la place de la Gare
- bâtiment, couvert nouveau
- autre bâtiment existant
- arborisation
- parcours piéton
- rue
- voies ferroviaires
- domaine ferroviaire

sans échelle



sans échelle



4.3.2 Interface















Au Sud-Ouest du parvis se situe l'interface des transports urbains, interurbains et régionaux. Les quais et abribus sont en lien avec une des traversées et à proximité immédiate de la gare. Au Sud-Est de ceux-ci se trouve un couvert sous lequel est installée une structure à un niveau. Le terrain reprend la différence de niveau par une légère pente entre le parvis et le début de la rue "verte".

L'interface est un pôle central dans le réseau des transports publics. Un échange régulier et continu entre les piétons et les bus s'y passe. Sa position, en lieu et place du square de la Gare et du monument Numa Droz, permet une nouvelle liaison dans les usages des chaux-de-fonniers et amorce une nouvelle appropriation du quartier Le Corbusier. La disparition des arbres du square et du monument

La disparition du monument Numa Droz et du square de la Gare permet d'intégrer le futur quartier Le Corbusier au tissu bâti existant et aux espaces publics de la ville. La place de la Gare se trouve ainsi étendue et en relation avec le front bâti du premier îlot du futur quartier. En outre, la plantation de nouveaux arbres sur la place permet de compenser la suppression de ceux du square.

Le couvert abrite des locaux de vente et d'attente pour les utilisateurs des transports publics et des locaux privés liés à l'exploitation du réseau. Le long du mur de soutènement des quais ferroviaires, il couvre l'emplacement des vélos. L'éclairage de l'espace pourrait être assuré par de grands mâts assurant un accueil nocturne. L'ensemble des éléments construits a le même langage architectural.

Interface

-  trottoir, place
-  seuil
-  bâtiment existant aux abords de la place de la Gare
-  bâtiment nouveau du PS "Le Corbusier"
-  bâtiment, couvert nouveau
-  autre bâtiment existant
-  arborisation
-  arborisation majeure
-  jardin, parc
-  parcours piéton
-  arrêt de bus
-  stationnement, dépose sur la place
-  rue
-  voies ferroviaires
-  domaine ferroviaire



4.3.3 Espace polyvalent

Sur la partie Nord-Est de la place, se situe un espace polyvalent à divers usages, dont la destination sera précisée dans la suite des études. Il est connecté par la deuxième traversée au réseau piétonnier de la ville et interagit avec le parvis par un couvert sous lequel peut se situer une construction.

En lien avec le front Nord-Est de la place, un espace élargi offre aux cafés et commerces un prolongement extérieur sans être perturbé par des véhicules. Dans la continuité, un plateau peut recevoir en hiver une patinoire et en été une scène ou toute autre activité. L'espace accueille ensuite des places de stationnement de courte durée, en lien avec les commerces de la place, et la dépose des voyageurs par les taxis et véhicules privés.

Le couvert protège le stationnement des vélos et peut héberger des petits commerces ou kiosques si une construction y prend place. Le plateau forme une légère dépression par rapport au niveau de la place. L'emplacement des taxis et de la dépose, ainsi que les places de stationnement sont matérialisées au sol par une signalétique particulière. L'espace est éclairé de manière à ce que l'utilisation du plateau puisse se faire également de nuit.

Espace polyvalent

-  trottoir, place
-  plateau à usage polyvalent
-  seuil
-  bâtiment existant aux abords de la place de la Gare
-  bâtiment, couvert nouveau
-  autre bâtiment existant
-  limite de reconstruction du bâtiment
-  arborisation
-  parcours piéton
-  stationnement, dépose sur la place
-  stationnement sur la rue
-  rue
-  voies ferroviaires
-  domaine ferroviaire



sans échelle



4.3.4 Traversées

Les traversées, à destination des usagers de mobilité douce, sont situées dans le prolongement de la rue "verte" du quartier Le Corbusier et de la rue Daniel-Jeanrichard. Elles connectent la place de la Gare au réseau de mobilité douce de la ville et rendent perceptible la trame urbaine.

Les liaisons sont matérialisées par un alignement d'arbres et un aménagement en surface permettant de guider les piétons et les cycles. La présence des arbres est relevée par un éclairage.

Des seuils marquent l'intersection des flux de circulation des véhicules et des bus avec les traversées. Un soin particulier est apporté au fonctionnement pour assurer la sécurité de tous les usagers.

Autre élément de verdure, le jardin autour de l'ancienne Chambre suisse de l'horlogerie. Son caractère privatif est renforcé par un muret courant le long de la traversée et le situant en contrebas.

- parvis
- trottoir, place
- seuil
- bâtiment existant aux abords de la place de la Gare
- bâtiment nouveau du PS "Le Corbusier"
- bâtiment, couvert nouveau
- autre bâtiment existant
- arborisation
- parcours piéton
- rue

sans échelle



Traversées



sans échelle

4.3.5 Abri

En lien avec l'aménagement de la place de la Gare, l'accueil et la réception des voyageurs, les couverts des quais, une passerelle et un parking d'échange sont repensés.

Une nouvelle passerelle pour piétons et cycles relie la place à la rue du Commerce ainsi qu'au parc des Crêtets. A l'échelle de la ville, elle permet de mettre en lien le réseau de mobilité douce en reliant les deux flancs du vallon. Elle a également un rôle de belvédère donnant sur la gare et sur le quartier Le Corbusier. Le projet de passerelle ainsi que le projet du premier îlot du futur quartier et son prolongement, pourront faire l'objet d'un concours d'architecture.

A long terme, le passage entre la descente du train et l'arrivée dans la ville peut se faire par un nouveau couvert abritant les quais. La connexion avec la place et le bâtiment de la gare se fait principalement par le passage sous-voies existant, également par des escaliers reliés à la passerelle et par la mise à disposition du public du passage sous-voies Nord-Est. Un concept d'éclairage et de couleur des sous-voies pourrait contribuer à améliorer leur aspect.

En fonction des besoins futurs, un parking d'échange pourrait abriter un plus grand nombre de véhicules, en lieu et place des places existantes. Il exploiterait le talus situé entre les voies ferroviaires et la rue du Commerce.

Les éléments composant l'abri ont tous le même langage architectural de façon à mettre en valeur la gare de La Chaux-de-Fonds et à former la carte de visite de la ville.

4.3.6 Possibilités de bâtir

En lien avec les bâtiments de la gare, une nouvelle construction est située entre le mur de soutènement des quais et l'arrière de ceux-ci. Au niveau du passage sous-voie existant, le couvert permet le passage au hall de la gare. Il se prolonge en direction du bâtiment destiné au TRN, comme lien direct et couvert à l'interface des transports. A l'arrière du reste des bâtiments, la construction permet aux activités intérieures de disposer de surfaces supplémentaires.

Une limite des constructions nouvelles est fixée pour le bâtiment en longueur et le garage pour voitures afin de prévoir une possibilité de reconstruction de cette partie du front de la place.

5. ORGANISATION

5.1 Transports et services publics








Le pôle des transports publics s'organise sur la partie Sud-Ouest de la place. Il est composé des arrêts des lignes de bus urbaines et interurbaines existantes ainsi que de la ligne du car postal. Un emplacement de réserve pour les bus est situé le long de l'avenue des Marchandises.

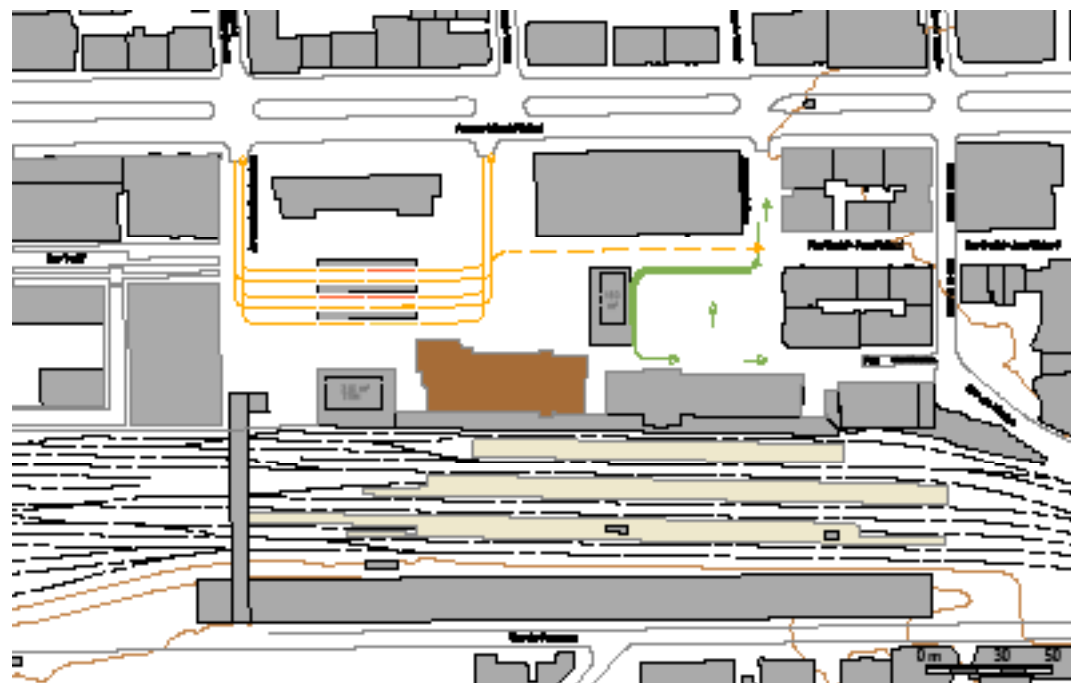
Les places réservées aux taxis sont situées sur la partie Nord-Est de la place; l'avant de la file étant à proximité de la gare. Les passagers attendent sous le couvert.

L'entrée et la sortie des bus et du car postal, sur la place de la Gare, s'effectuent de manière bidirectionnelle par l'avenue des Marchandises et la rue de l'Abeille. Les taxis accèdent à la place par l'avenue de la Gare; ils peuvent également quitter la place par la rue des Musées. Lors de manifestations sur l'avenue Léopold-Robert, un itinéraire de déviation des bus est prévu au Sud-Est de l'Hôtel des Postes.

La taille de l'interface couvre les besoins futurs des TRN et est garantie d'une efficacité pour les utilisateurs. L'accessibilité à plusieurs directions est assurée par le nouvel emplacement pour les taxis.

Transports et services publics

-  gare de la Chaux-de-Fonds
-  quais CFF, CJ et TRN
-  arrêt de bus urbain / réserve
(6 arrêts et 1 place de réserve)
-  arrêt de bus interurbain
(3 arrêts)
-  arrêt du car postal (1 arrêt)
-  taxis (12 places)
-  circulation bus / taxis



5.2 Mobilité douce

Les parcours piétons principaux débouchant sur la place de la Gare sont intensifiés. La liaison principale piétonne emprunte le passage sous-voies existant, passe par le hall de la gare et se prolonge par le parvis. Deux autres liaisons piétonnes sont, pour l'une, à réaliser (la passerelle) et pour l'autre, à mettre à disposition du public (le passage sous-voies Sud-Est). Elles devraient être en lien direct avec les quais par des rampes, des escaliers et des ascenseurs et permettre une meilleure accessibilité à la place de la Gare.






Une autre liaison piétonne principale et de mobilité douce à garantir est celle qui relie la rue "verte" à la rue Daniel-Jeanrichard. La portion de cette rue entre l'avenue de la Gare et la rue du Roulage est rendue aux piétons et se prolonge sur une autre portion déjà piétonne, afin de créer une continuité dans les parcours piétons de la ville.

La liaison par la passerelle et son prolongement devant le premier îlot du quartier Le Corbusier a également un rôle important dans le réseau de mobilité douce de La Chaux-de-Fonds. Elle est l'une des liaisons reliant les différents quartiers de la ville de part et d'autre des voies ferroviaires. La passerelle doit pouvoir être empruntée de jour comme de nuit.

Les couverts à vélos sont situés à trois endroits: sous le couvert Sud-Ouest, sur le parvis et sous le couvert Nord-Est.

La place de la Gare a un rôle central dans le réseau piéton et de mobilité douce de la ville. Elle s'ouvre complètement sur son côté Sud-Ouest permettant le développement du quartier Le Corbusier.

Mobilité douce

-  gare de la Chaux-de-Fonds
-  vélos (~100 places)
-  liaison piétonne principale
-  liaison de mobilité douce
-  liaison verticale



sans échelle



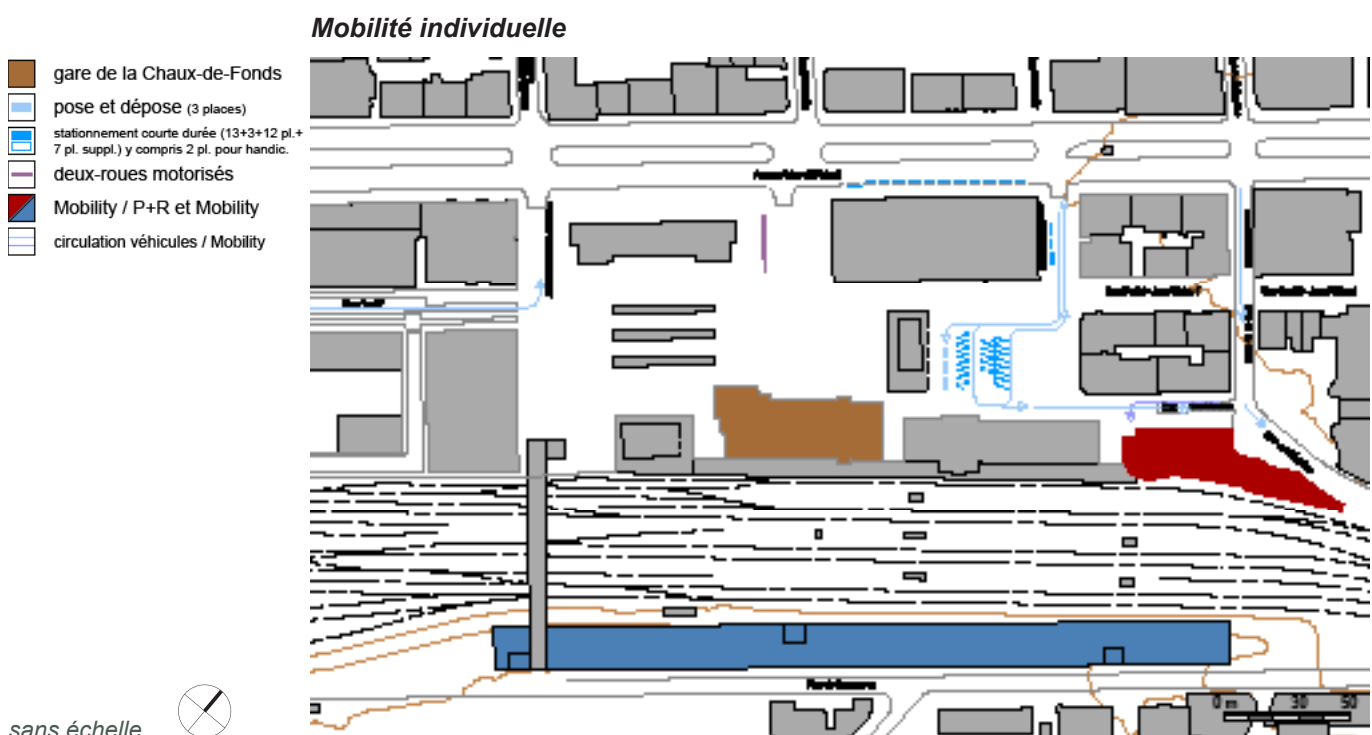
5.3 Mobilité individuelle

Les mouvements des véhicules individuels sont limités à la partie Nord-Est de la place. La dépose des voyageurs et le stationnement de courte durée, incluant des places de stationnement pour les handicapés, sont regroupés dans la partie Nord-Est de la place. Deux ou trois rangées de stationnement peuvent y être aménagées selon l'option prise. Deux autres bandes de stationnement le long de l'avenue de la Gare et de l'avenue Léopold-Robert sont disponibles pour les services et commerces des alentours. Des emplacements réservés aux deux-roues motorisés sont situés sous le couvert Nord-Est et sur le parvis.

Des emplacements réservés aux véhicules Mobility sont situés dans le garage, le long de la rue des Musées. A long terme, des places de stationnement pour le parking d'échange et pour les véhicules Mobility peuvent être réalisées dans le talus et être accessibles depuis la rue du Commerce.

Le flux des véhicules individuels est limité à une circulation à double sens dans l'avenue de la Gare et une sortie par la rue des Musées. Un accès, uniquement au garage, est autorisé depuis la rue du Roulage. Un accès depuis la rue "verte" est autorisé uniquement en direction de l'avenue Léopold-Robert, pour les besoins du quartier Le Corbusier. Toutes les places de stationnement privées sont supprimées; elles pourront être combinées dans le parking d'échange.

La limitation des mouvements des véhicules individuels permet de restituer une partie de la place aux piétons et n'engendre pas de conflits de circulation avec les transports publics.







5.4 Livraisons et prise en charge

Afin que le fonctionnement des services et commerces de la gare soit assuré, des emplacements de livraison sont garantis. Ils sont disposés à proximité des bâtiments de la gare, de l'Hôtel des Postes et du bâtiment en longueur. Un accès livraisons est autorisé par l'avenue de la Gare, le long de l'Hôtel des Postes et par le parvis.

Un emplacement pour la prise en charge de passagers par un autocar est prévu en bordure de la place au Nord-Ouest de l'ancienne Chambre suisse de l'horlogerie. En l'absence d'autocar, les piétons circulent sur l'emplacement.

Une gestion adéquate des horaires de livraison doit être mise en œuvre afin de ne pas générer de conflits inutiles.

Livraisons et prise en charge

-  gare de la Chaux-de-Fonds
-  autocar
-  livraisons (3 places + emplacement)
-  livraisons Poste



sans échelle



6. PROCÉDURE

6.1 Projet d'agglomération TransRUN

Dans le cadre du projet d'agglomération TranRUN, l'avant-projet d'aménagement de la place de la Gare est transmis à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) courant décembre 2009, afin qu'une partie du financement soit prise en charge par la Confédération.

6.2 Plan de quartier

Une procédure de plan de quartier est retenue actuellement pour fixer les principes d'aménagement de la place.





7. ANNEXES

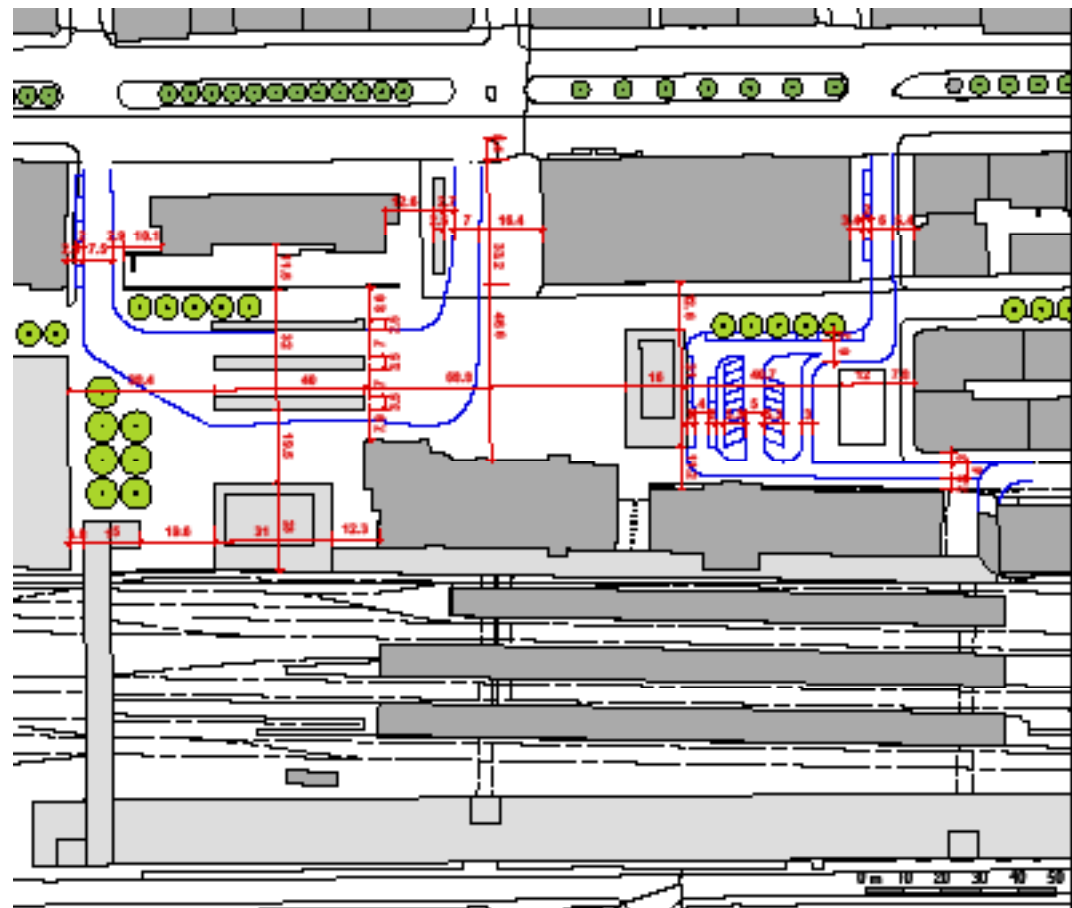
7.1 Plan des emprises

7.2 Avant-projet

7.1 Plan des emprises

Emprises de la circulation des bus et des véhicules

-  bâtiment existant
-  bâtiment nouveau
-  arborisation nouvelle
-  emprise de la circulation des bus et des véhicules



sans échelle



insérer fourre et
planche VW