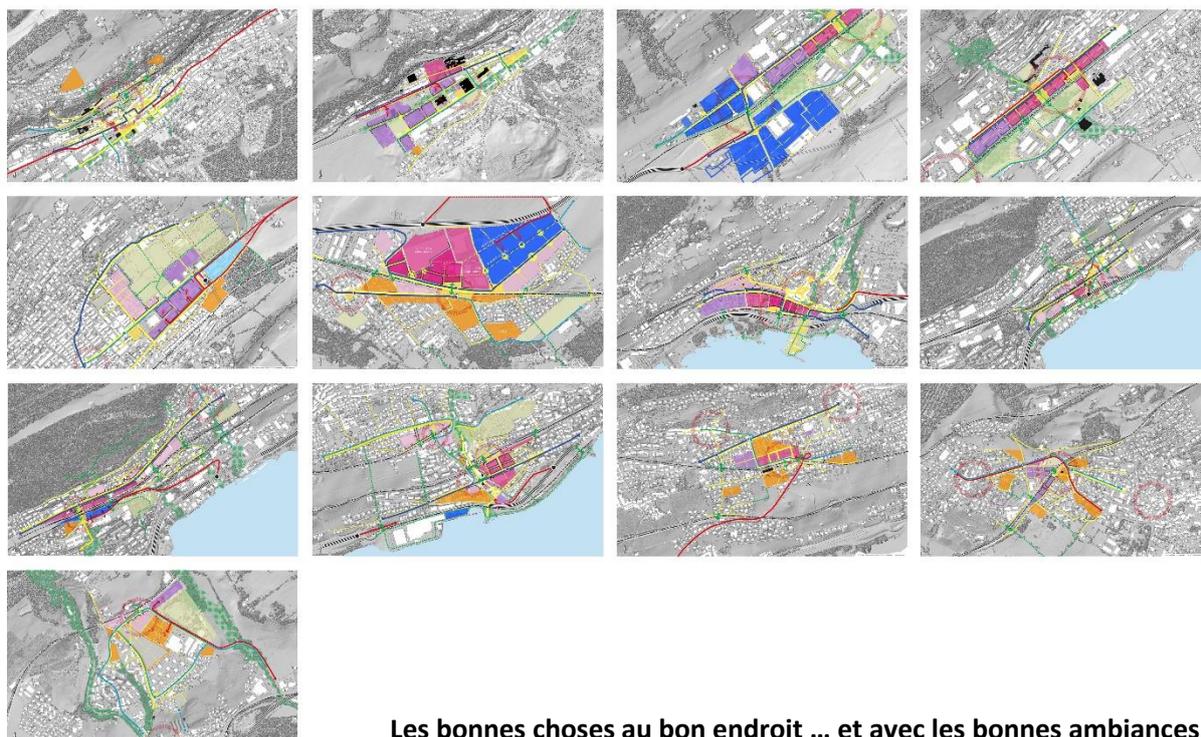


DÉPARTEMENT DU DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE L'ENVIRONNEMENT
SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Etude de base "pôles de gare - pôles mixtes" de l'Agglomération RUN



Mandant

Département du développement territorial et de l'environnement
Service de l'aménagement du territoire (SAT)
Personne de contact : Mme Dominique Robyr Soguel
Rue de Tivoli 5
2003 Neuchâtel

Groupe de suivi - accompagnement

Dominique Bourquin (SAT)
Dominique Robyr Soguel (SAT)
Jean-Gabriel Tornay (SAT)
Gabriel Jeanneret (SAT)
Sara Tomassini (SAT)
Gregory Huguelet-Meystre (NECO)

Mandataires

Groupe Güller Güller architecture urbanism – mrs partner – metron – RUN

Güller Güller architecture urbanism, mandataire
Michael Güller

mrs partner SA, expert mobilité
David Oppliger

metron, expertise montages et outils
Daniel Baeriswyl

Objectif :ne.ch - coordination RA RUN PA4
Charles-Guillaume Held

Février 2021 – Publication novembre 2022

Sommaire

1. INTRODUCTION	4
2. CHAPEAU STRATEGIQUE : TYPOLOGIES DES PÔLES	8
3. LES DEFIS COMMUNS ET VARIABLES AUX PÔLES.....	16
4. FICHES PAR PÔLES	18
Le Locle gare.....	18
Le Locle Technicum	22
Les Eplatures.....	25
La Fiaz	29
La Chaux-de-Fonds Est	33
Marin-Epagnier.....	37
Saint-Blaise	41
Monruz	45
Portes-Rouges	49
Serrières	53
Les Deurres.....	57
Corcelles-Peseux.....	60
Colombier	63
Boudry	66
Légende des schémas par pôles	70

1. INTRODUCTION

1.1 Les pôles, enjeu stratégique du territoire

Selon le plan directeur cantonal (ci-après PDC), les pôles de logements, pôles de gare et pôles mixtes sont censés accueillir 40 à 50% de la croissance du canton d'ici 2030-2040 (fiche U_13). En même temps, ce sont par définition des endroits qui sont fréquentés par beaucoup plus d'utilisateurs que seulement leurs habitants et employés : lieux très accessibles, nœuds de transports, etc. Ce sont donc des endroits particulièrement sensibles par rapport à la qualité d'aménagement, leur accessibilité et leur imbrication avec leur contexte.

Vu les enjeux qui convergent dans les pôles, la mise en œuvre qui relève de la compétence des communes intéresse également l'agglomération et le Canton, en raison des liens étroits entre le développement des pôles d'une part et les investissements d'autre part, notamment en matière d'infrastructures et d'offre de transports nécessaires pour desservir et désenclaver les sites. Cette imbrication étroite, sous l'angle des investissements mais également de la planification, oblige à prioriser les pôles et à bien caler les temporalités.

1.2 Motivation

Les pôles sont les cartes d'identité de l'agglomération et des communes. Ils accueillent la majeure partie de la dynamique de développement des communes et représentent en même temps, notamment pour les pôles de gare, les lieux d'arrivée et d'accueil principaux au sein des communes.

La mission vise à proposer un apport stratégique et conceptuel au PA RUN, notamment pour le dossier de 4^{ème} génération, et à stimuler les acteurs du territoire pour la mise en œuvre de leurs pôles. Beaucoup a déjà été fait à propos des pôles. La présente mission vise en particulier à affirmer le besoin d'actions et à donner des orientations sur les démarches à réaliser pour démarrer, déclencher ou avancer la mise en œuvre des pôles.

1.3 Les pôles concernés

La mission concerne 10 pôles de gare et 4 pôles mixtes compris dans l'agglomération RUN:

Type de pôle selon PA RUN 3	Nom du pôle	Commune
Pôle de gare	Le Locle	Le Locle
Pôle de gare	Eplatures	La Chaux-de-Fonds
Pôle de gare	La Fiaz	La Chaux-de-Fonds
Pôle de gare	Marin-Epagnier	La Tène
Pôle de gare	St-Blaise	St-Blaise
Pôle de gare	Serrières	Neuchâtel
Pôle de gare	Les Deurres	Peseux
Pôle de gare	Corcelles-Peseux	Corcelles-Cormondrèche
Pôle de gare	Colombier	Milvignes
Pôle de gare	Boudry	Boudry
Pôle mixte	Technicum	Le Locle
Pôle mixte	La Chaux-de-Fonds Est	La Chaux-de-Fonds
Pôle mixte	Monruz	Neuchâtel
Pôle mixte	Portes-Rouges / Fahys	Neuchâtel

A noter :

1) Les pôles de gare et pôles mixtes déjà largement planifiés et réalisés / en cours de réalisation ne sont pas documentés dans la présente étude. Ceci concerne au sein de l'agglomération RUN notamment les pôles de gare de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Néanmoins, cela ne signifie pas que ces derniers pôles n'ont plus de potentiel de valorisation et/ou de densification. Au contraire, tout

comme celui du Locle, ces deux pôles devraient à l'avenir faire l'objet de nouvelles réflexions, portant notamment à Neuchâtel sur l'ensemble du quartier au Nord de la gare et à La Chaux-de-Fonds sur les parcelles entre la gare et la Migros, ainsi que les quartiers au Sud des voies ferrées.

2) Les pôles d'axes structurant TP (PAXS) du PA RUN, notion non-reprise dans le PDCant, sont confondus dans la catégorie des pôles mixtes.

3) Certains pôles comme ceux de Monruz et Portes-Rouges / Fahys sont dénommés comme pôle mixte, alors qu'une gare est prévue dans la planification locale (Vision 2050 de la Ville de Neuchâtel). La présente étude se base sur la classification des pôles du Plan Directeur Cantonal d'une part et du PA RUN d'autre part. Néanmoins, il est déterminant dans la planification de ces pôles de considérer la possible réalisation d'une halte RER à moyen-long terme. Cette considération est d'ailleurs faite dans le PA RUN 4, avec la dénomination et classification de ces projets de halte RER dans la catégorie "horizon ultérieur". Cet horizon indéterminé dans le temps se justifie par le fait qu'aujourd'hui aucun projet et financement n'est ni connu, ni prévu.

4) En ville de Neuchâtel, il existe un troisième potentiel pôle de gare qui n'est pas étudié dans la présente étude, car il est inscrit comme site local d'activités au PA RUN 4 et ne figure pas en tant que pôle au PDCant. Il s'agit de Vauseyon. Ce pôle devrait aussi faire l'objet de nouvelles réflexions, puisque sa situation est idéale, avec une potentielle nouvelle halte RER, deux lignes de bus urbaines, et un fort potentiel de transformation à proximité du centre-ville. Une éventuelle réaffectation vers des secteurs mixtes de certaines parties du pôle est à considérer et encore à étudier, avant son éventuelle inscription en tant que pôle mixte au PDCant et au PA RUN.

5) La présente étude et le PA RUN 4 en cours d'élaboration ont enfin conduit à une recommandation de modification du type de pôle : Eplatures en site local d'activités, étant donné que la halte RER n'est pas une priorité à court-moyen terme et que la vocation du contexte du pôle est selon les études en cours exclusivement orientée vers les activités.

6) Plusieurs secteurs de gare affirmés au sein de l'agglomération RUN ne rentrent pas en considération dans la présente étude vue leur vocation exclusivement orientée vers les activités, alors que cette étude considère uniquement les pôles mixtes. Il s'agit notamment des secteurs autour des haltes RER de Malakoff (PA RUN 4 : site local d'activités) et Perreux (pôle de développement économique d'intérêt cantonal).

Il est recommandé de réévaluer l'affichage des pôles régulièrement, par ex. tous les 4 ans avec le PA RUN notamment.

1.4 Portée de la mission

Il s'agit d'une mission « flash » qui se concentre sur les enjeux clés (le problème essentiel à résoudre) et identifie par pôles une « idée maîtresse » d'intervention réaliste qui a le potentiel de faire évoluer le site. C'est autour de ces éléments que les fiches par pôles sont construites. Elles constituent le résultat principal de la mission (chapitre 4 / fiches isolées). La mission ne réitère et n'approfondit pas les quantités et les potentiels d'accueil, et ne précise pas les surfaces à développer (les planifications existantes : PA RUN, PDR, PAL font foi). Les propositions des fiches concernant les procédures et études à engager, et le calendrier prévisionnel, tentent à assurer et permettre un maximum de synergies avec les démarches de révision des PAL en cours et / ou le calendrier du PA RUN. Aussi, elles expriment l'intention de préparer le terrain suffisamment tôt par rapport aux évolutions motrices imminentes, notamment la mise en service de la ligne directe ou bien le renforcement des axes TP structurants. En ce sens, les échéances indiquées montrent avant tout un calendrier idéal, répondant aux urgences en matière de planification, sans pour autant être contraignant.

Le « chapeau stratégique » (chapitre 2) constitue un chapitre amont aux fiches. Il nourrit la réflexion stratégique du PA RUN 4 au sujet des pôles de gare et pôles mixtes et pourra alimenter les démarches cantonales pour accueillir les bonnes activités aux bons endroits, dans une logique de cohérence territoriale et de coordination urbanisation-transports. Il décrit et vérifie la stratégie d'ensemble pour les pôles de gare et les pôles mixtes, à l'échelle du Canton et de l'agglomération, en cohérence avec les préconisations du PDc, du PA RUN, des PDR et des PAL.

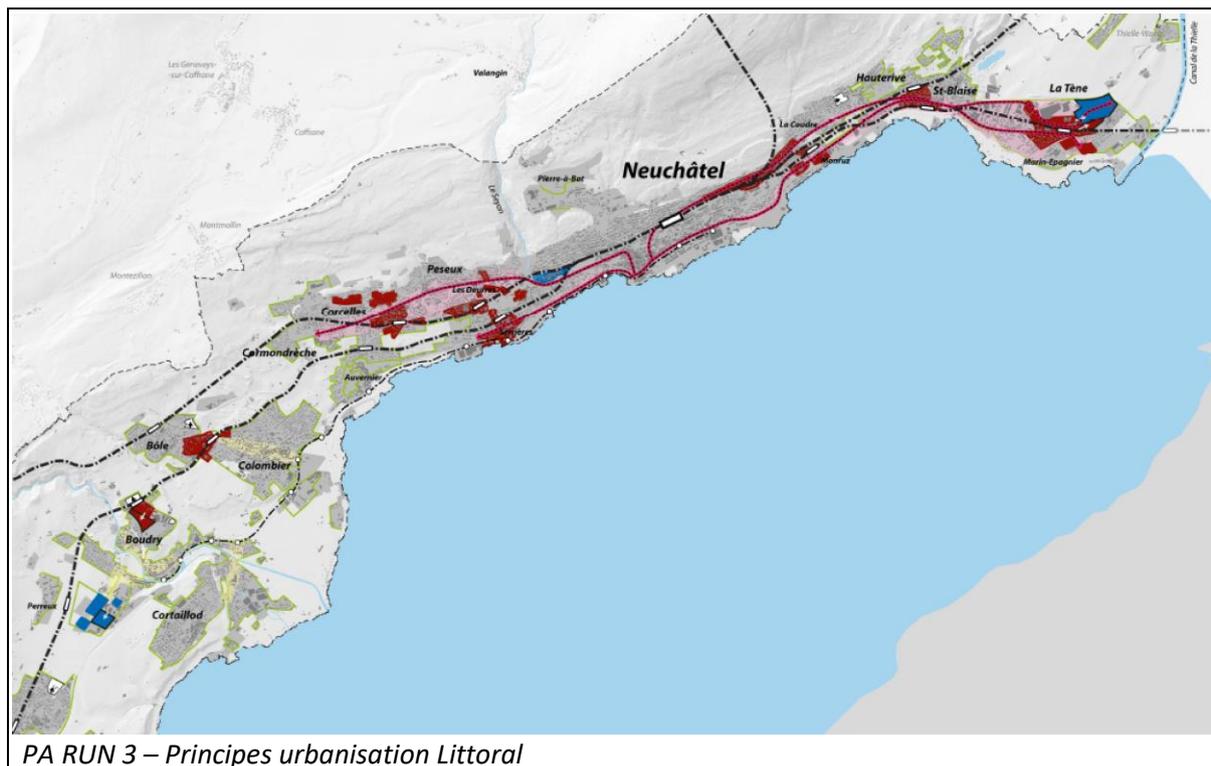
Les fiches par pôles et le chapeau stratégique sont complétés par une annexe réunissant les données de base, établie par le SAT.

Un processus d'information-participation avec les communes sur les réflexions menées et les pôles plus globalement fait partie intégrante de la démarche, en partie dans le cadre du PA RUN 4, et à l'aval dans le cadre de la collaboration entre les communes et le Canton à l'appui de la mise en œuvre du Plan Directeur Cantonal et de la révision des PAL.

1.5 Les contenus des fiches

Les fiches sont construites autour des principales idée-forces ou idées maîtresses et éléments déclencheurs par pôles. La clé de la réussite du développement des pôles passe par la réussite de la mise en œuvre de ses idées maîtresses.

Nom du pôle	
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	
Planifications en vigueur / en cours	
Caractère du pôle	<u>Caractéristique majeure du pôle :</u> <input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine <input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier <input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville <input checked="" type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte <input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports
STRATEGIE	
Idée maîtresse	
Objectifs	<u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u> <u>Objectif(s) complémentaires :</u> <u>Objectifs quantitatifs :</u>
Actions et leviers d'aménagement	<u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u> <u>Actions d'aménagement complémentaires :</u>
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures	
Référence	
Options étudiées et écartées	
MISE EN OEUVRE	
Procédure et études	<input checked="" type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : ... <u>Remarques :</u>
Portage	
Calendrier	<u>Calendrier global :</u>
Questions ouvertes	



2.2 Le rôle des pôles à l'échelle du territoire

Les pôles ont de multiples rôles à remplir au sein du territoire. D'un côté, tous les pôles identifiés représentent des potentiels importants de développement (habitants et/ou emplois) à proximité immédiate d'une offre de transports publics bonne à excellente. Ils garantissent donc que l'accueil de la croissance au sein du territoire se fasse de manière concentrée en priorité dans des lieux bien desservis par les TP (500m d'une gare, 300m d'un axe structurant TP), comme préconisé par le PA RUN et le Plan directeur cantonal. Dans beaucoup de cas, il s'agit également de véritables nœuds de transports, notamment avec train et bus.

En même temps, les pôles structurent leur contexte avoisinant plus ou moins fortement, et à différentes échelles. Tous jouent le rôle de charnière vers les quartiers voisins. Certains pôles participent aux centres-villes et contribuent à les valoriser et les animer, comme p.ex. au Locle. D'autres pôles participent à la création ou au renforcement de centres urbains secondaires, comme par ex. La Fiaz et Serrières ; ou ils constituent des lieux de rencontre à l'échelle de leurs quartiers, comme par ex. le pôle de gare de Corcelles-Peseux ou encore celui de Colombier. Dans ce cas, il y a lieu de ne pas concurrencer les centralités existantes (cœurs de localité). Enfin, un autre rôle que certains pôles assument est celui d'entrée de ville, comme par ex. le pôle du Technicum au Locle ou La Chaux-de-Fonds Est. La Ville Littoral est marquée dans sa partie Est d'une séquence d'entrées de ville, de La Tène (début de la Ville Littoral) à St. Blaise (sortie de l'autoroute) et Portes-Rouges / Fahys (entrée de l'aire urbaine compacte de la ville de Neuchâtel).

Concrètement, les rôles des pôles par rapport à leur contexte comportent les aspects suivants :

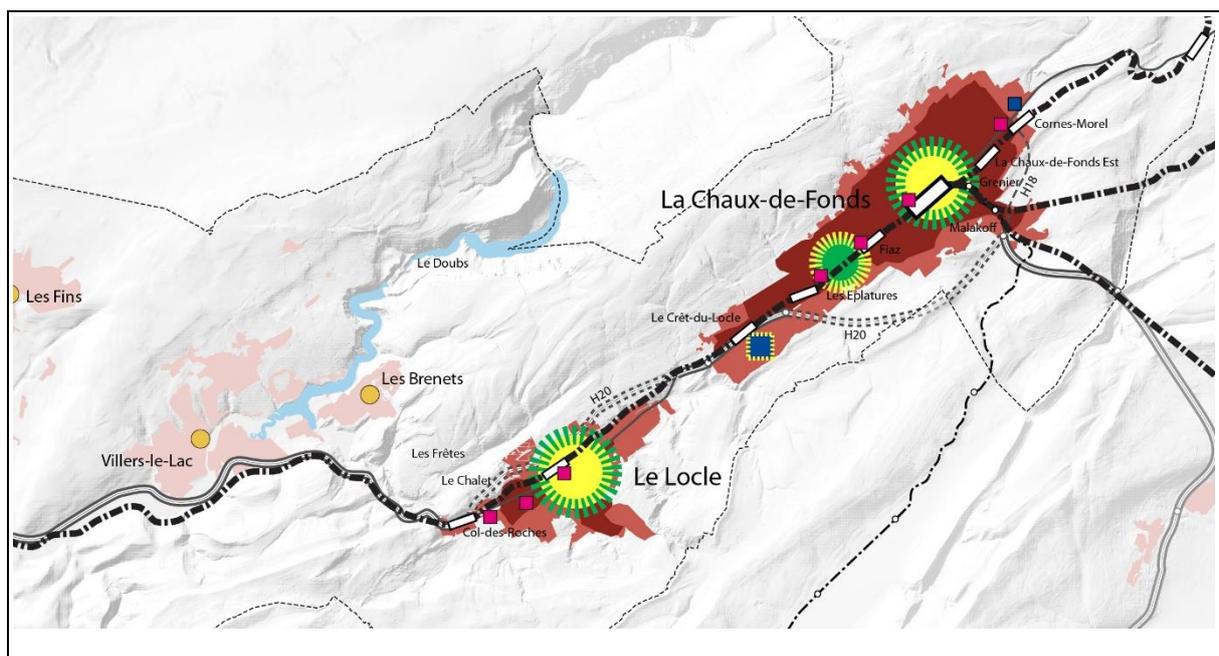
- ⇒ **Centralité urbaine** : le pôle participe à une des centralités des trois grandes aires urbaines du RUN (Le Locle, La Chaux-de-Fonds, Ville Littoral). Il peut à priori accueillir toute sorte de fonctions.
- ⇒ **Centralité de quartier** : le pôle joue le rôle de centralité à l'échelle locale. Il accueillera les services du quotidien et l'économie résidentielle nécessaires pour le pôle, mais pas les

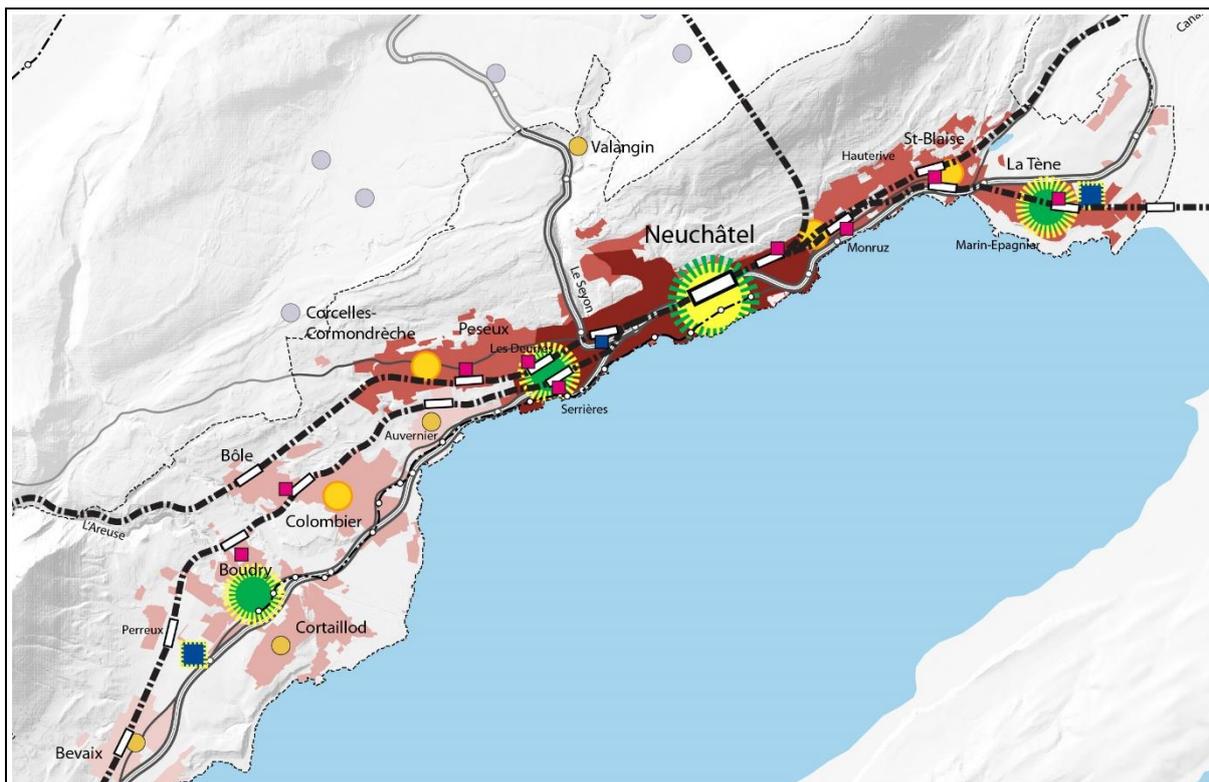
fonctions plus importantes par risque de concurrencer les centralités urbaines et / ou les bourgs existants.

- ⇒ **Entrée de ville** : le pôle marque le passage entre un territoire rural ou périurbain vers une des trois grandes aires urbaines du RUN.
- ⇒ **Entrée d'aire urbaine compacte** : le pôle marque à l'intérieur d'une des trois grandes aires urbaines du RUN la transition vers le noyau urbain compact où on choisit entre l'accès vers le noyau, et les rues d'évitement urbains.
- ⇒ **Nœud de transports** : le pôle est un lieu de transport qui constitue une interface entre les TP régionaux et locaux ainsi que les mobilités douces.

Pôle	Rôle des pôles à l'échelle du territoire				
	Centralité urbaine	Centralité de quartier	Entrée de ville	Entrée aire urbaine compacte	Nœud de transports
Montagnes					
Le Locle gare	X				X
Technicum		X	X		
Eplatures		X	X		à long terme
La Fiaz	X			X	X
LCdF Est		X	X		
Littoral					
La Tène	X		X		X
St-Blaise	X		X		X
Monruz		X			à long terme
Portes-Rouges		X		X	à long terme
Serrières	X				X
Les Deurres		X			X
Corcelles		X			X
Colombier		X			X
Boudry		X			X

Les rôles sont détaillés dans les fiches par pôles.

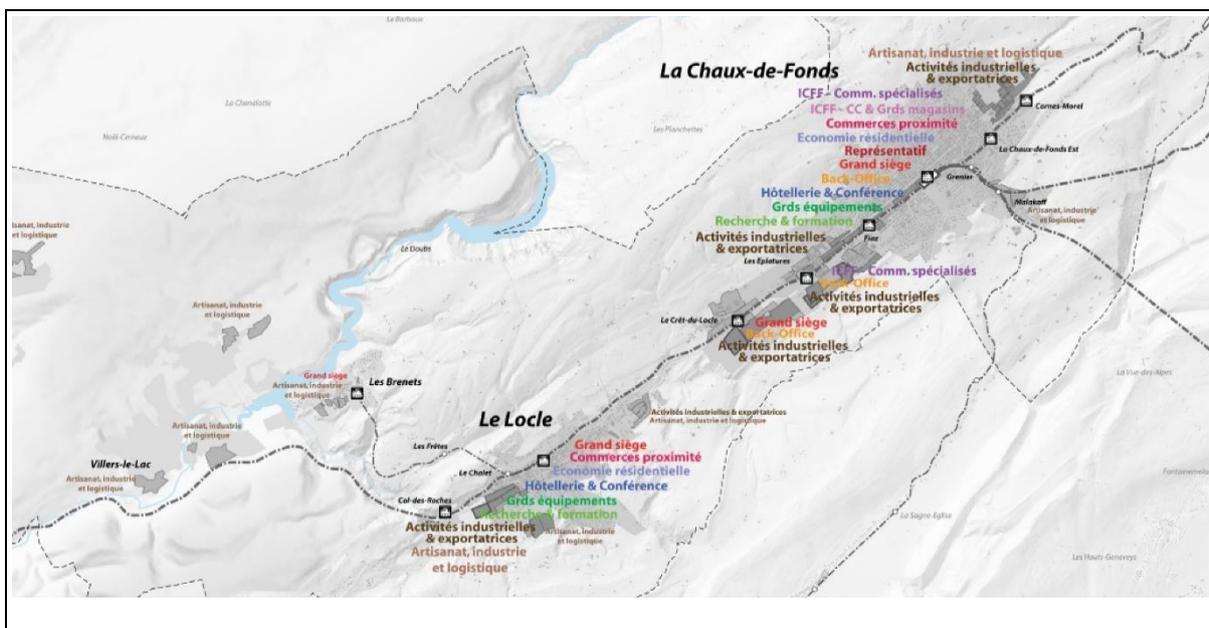


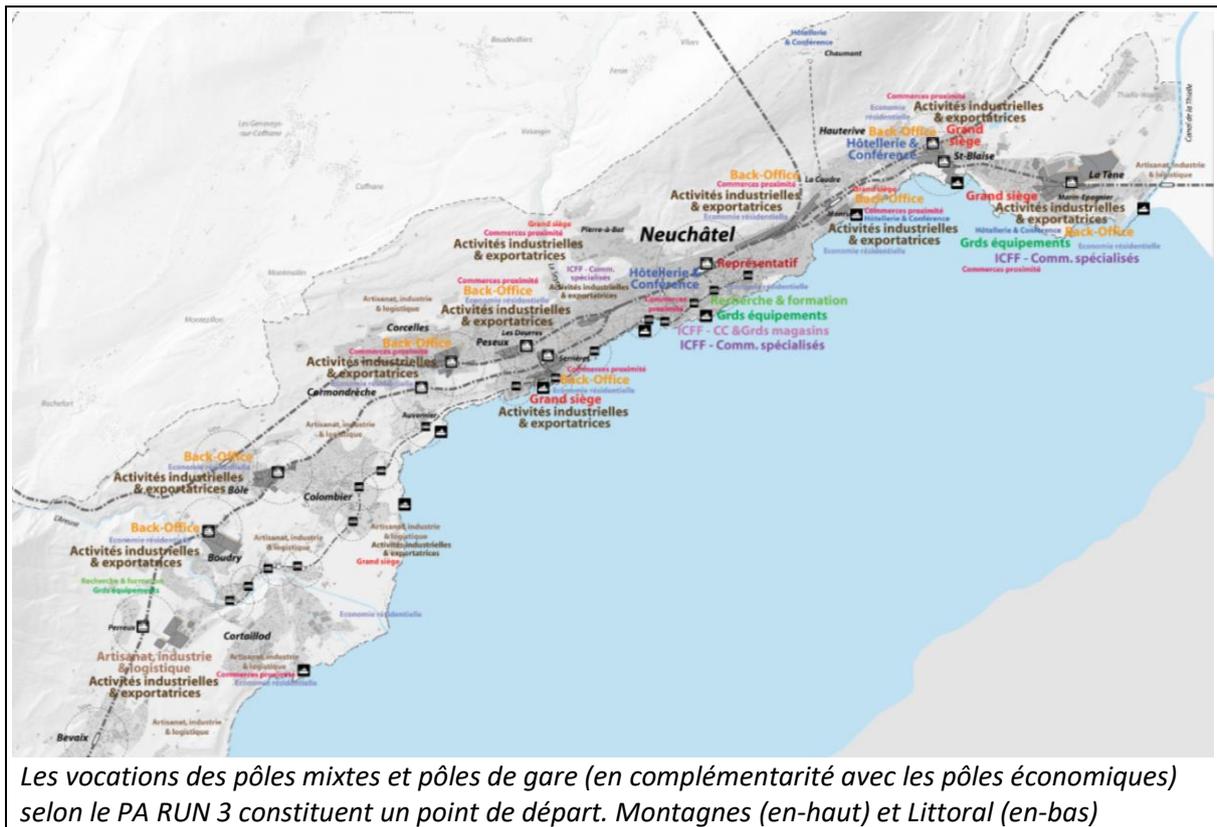


Localisation des pôles par rapport à la structure des centres du territoire de l'agglomération RUN (centres selon la vision du PAR UN 4, état GROFIL du 25 juin 2020). Montagnes (en-haut) et Littoral (en-bas)

2.3 La destination des pôles : un enjeu de sélectivité

Les pôles de développement sont à planifier de manière appropriée en fonction de leurs rôles, typologies, position dans le territoire et qualité d'accès. Le concept qui sous-tend la LAT, à savoir être sélectif et mettre les bonnes choses au bon endroit, s'applique également ici. Même si tous les pôles sont situés dans l'agglomération et disposent d'une bonne accessibilité, la localisation et les différentes situations en présence, de même que le potentiel à disposition, les réseaux d'accès de hiérarchies différentes et les attentes du marché donne une orientation en termes d'usage, de densité et d'aménagement.

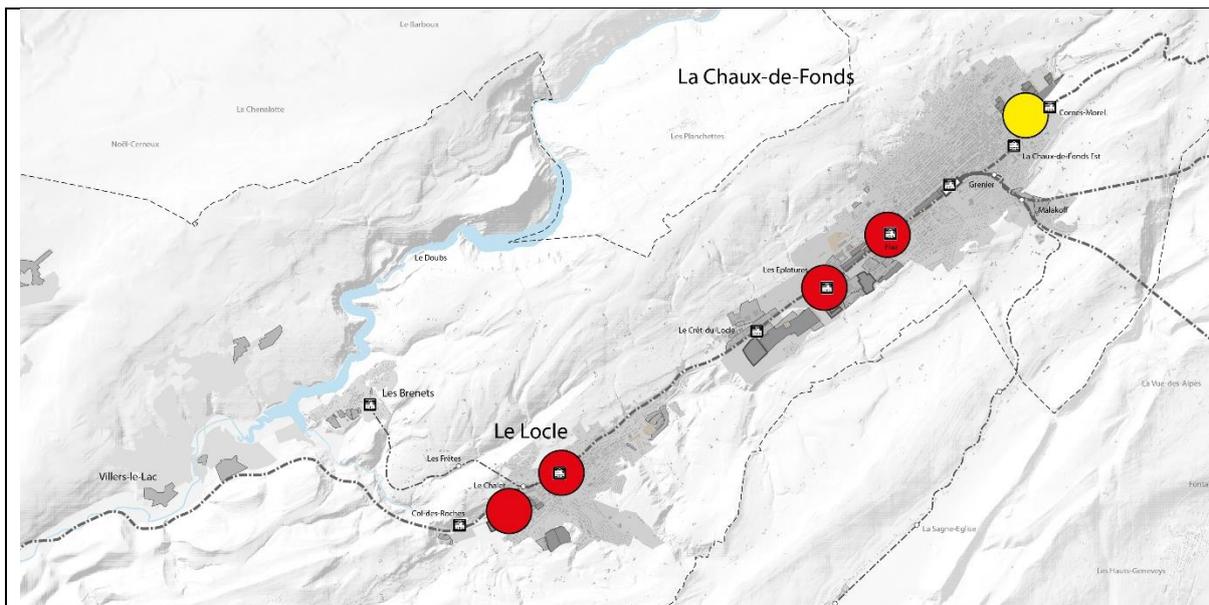




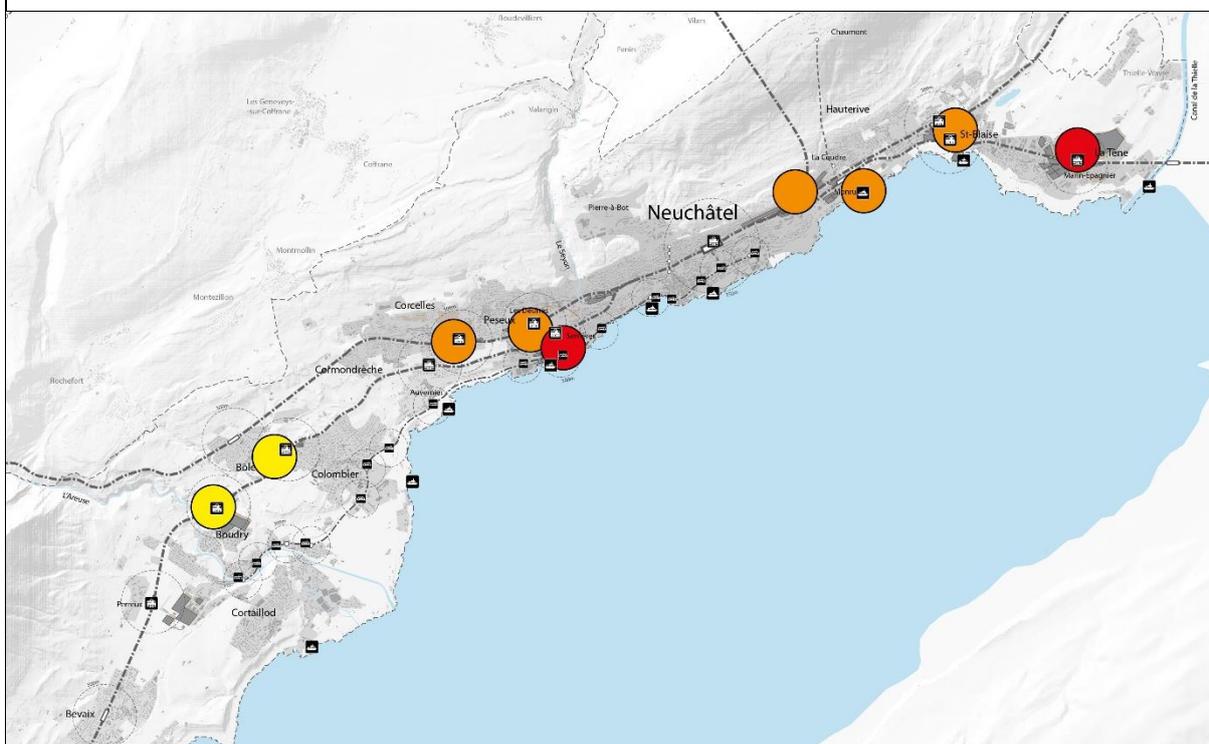
Un élément central à la définition de la vocation des pôles est la qualité de la desserte multimodale. Il est fondamental de dissocier une desserte par transports publics « régionale » par le train, d'une desserte urbaine « locale » par un axe structurant TP ou une simple ligne de bus de moyenne-faible fréquence. En effet, un pôle bénéficiant à la fois d'une desserte régionale par le train et urbaine locale par un axe structurant TP a le potentiel d'accueillir des fonctions de rayonnement d'agglomération et régionale et de fortes concentrations d'emplois, ce que n'aura pas un pôle desservi uniquement par l'un des deux modes (une desserte par le train ne compense pas l'absence de desserte urbaine locale performante par bus et inversement). Enfin, le contexte urbain et spatial est également déterminant pour l'accessibilité en mobilité douce (celle-ci peut représenter en milieu urbain dense jusqu'à 50% des déplacements, mais seulement quelques % dans des territoires périphériques).

Ci-après, une lecture plus « sommaire » des 14 pôles étudiés distingue les pôles en fonction de la valeur ajoutée des activités à accueillir :

- ⇒ **Pôle de très forte valeur ajoutée** - rouge : signifie une forte densité d'emplois, une excellente accessibilité en TP depuis les bassins d'habitants cantonaux ainsi que par les transports publics urbains et par les modes doux pour les bassins d'habitants locaux/voisins, un emplacement prestigieux et qualitatif, et un facteur d'image de rayonnement national à international.
- ⇒ **Pôle de moyenne à forte valeur ajoutée** - orange : signifie une forte densité d'emplois, une très bonne accessibilité en TP depuis les bassins d'habitants cantonaux ainsi que par les transports publics urbains pour les bassins voisins/locaux, un environnement de travail qualitatif à caractère urbain, et un facteur d'image de rayonnement cantonal à national.
- ⇒ **Pôle de moyenne valeur ajoutée** - jaune : signifie une densité moyenne d'emplois, une bonne accessibilité en TP pour les bassins d'habitants cantonaux ou voisins/locaux (absence de l'un des deux modes TP) et une bonne accessibilité MD depuis les bassins d'habitants voisins/locaux, un environnement de travail qualitatif au caractère du contexte. Le rayonnement des activités est plutôt régional à local.



Distinction des pôles selon la valeur ajoutée des activités à accueillir – Montagnes



Distinction des pôles selon la valeur ajoutée des activités à accueillir – Littoral

2.4 Caractère de la mixité : relation entre logement et activités

Selon le PDR de la COMUL, les pôles mixtes et pôles de gare dans ce territoire représentent un potentiel total de 7'500 habitants et emplois (environ 5'300 habitants et 2'200 emplois). On constate ainsi pour tous les pôles une dominance des capacités envisagées en matière d'habitants par rapport aux emplois (ratio de 1.5 à 3). Ceci est nettement supérieur à la limite basse fixée dans le PDC pour la part des habitants dans les pôles qui est à 30%, sachant que le solde et le type d'activités peuvent être modulés en fonction des enjeux.

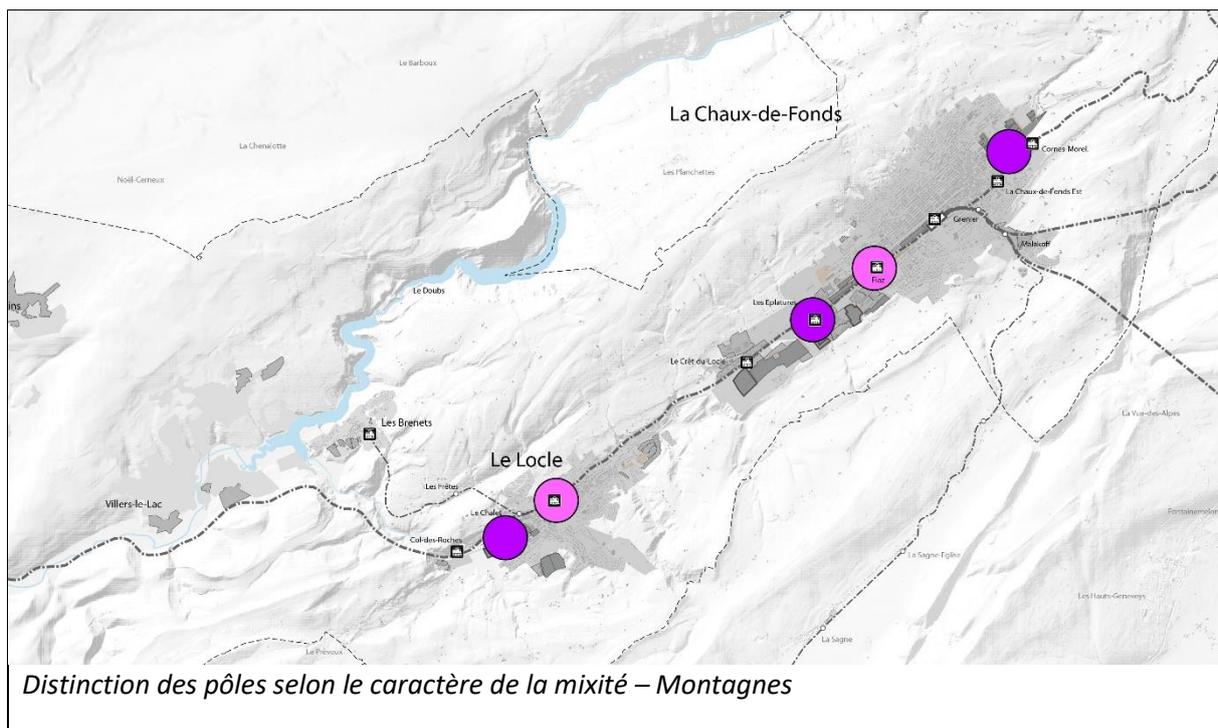
Dans les Montagnes, selon le PA RUN 3, les pôles mixtes et pôles de gare représentent dans le scénario haut un potentiel total de 2'900 habitants et emplois (environ 1'900 habitants et 1'000 emplois). Pour les 2 pôles de La Chaux-de-Fonds Est et Le Locle gare, la répartition entre habitants et emplois est

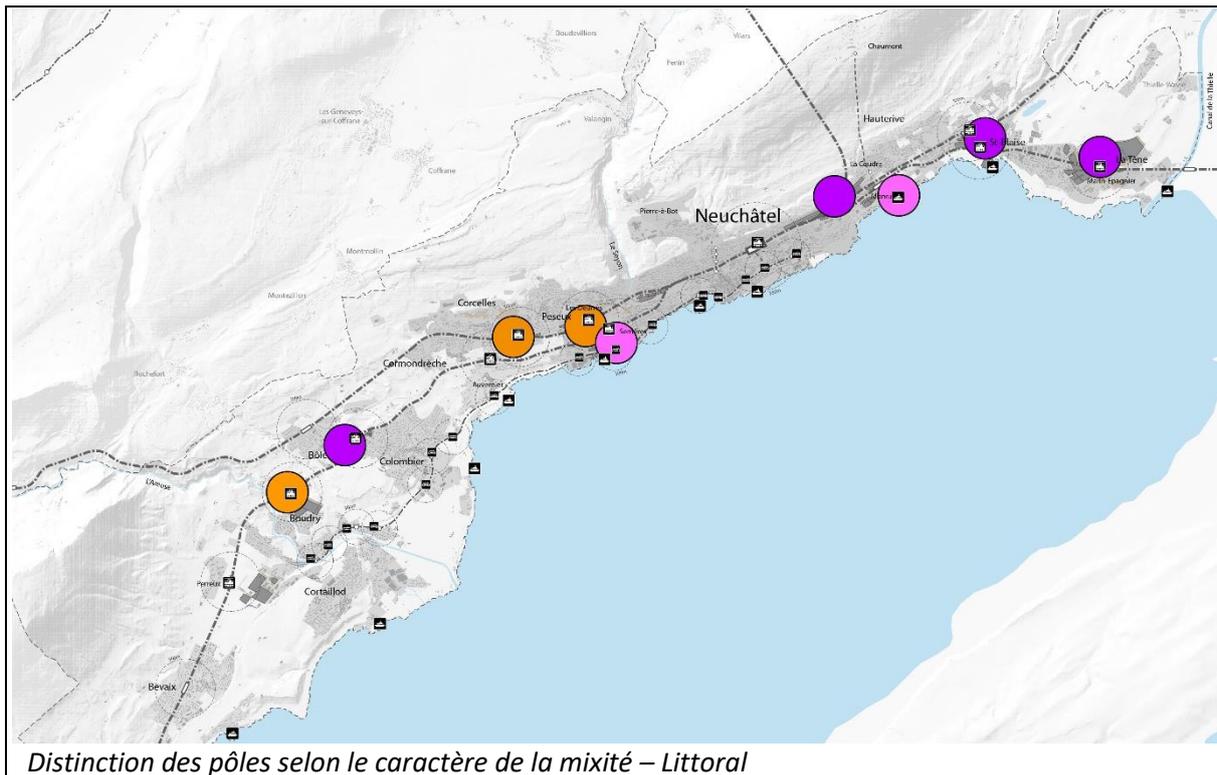
50/50, alors que pour les autres pôles, on constate également une nette dominance des capacités en matière d'habitants par rapport aux emplois (ratio de 3). Là encore, la part des habitants envisagée est donc nettement supérieure à la limite basse fixée dans le PDC.

Pour les 14 pôles étudiés dans le cadre du mandat, on parle donc dans les documents de référence de plus de 10'000 habitants et emplois potentiels à créer, dont 7'200 habitants et 3'200 emplois.

En tenant compte des types d'activités à accueillir en priorité, on peut aussi distinguer les pôles sur le plan de la mixité, soit le panachage entre activités et logements (pourcentage, répartition spatiale). A noter qu'une répartition plus fine de différents types de vocations et mixités est proposée pour chacun des pôles dans la fiche.

- ⇒ **Pôle à caractère de « ville productive »** – violet : réunit une présence importante des activités productrices et artisanales ainsi que des logements et des bureaux.
- ⇒ **Pôle à caractère de service** – rose : réunit des bureaux, des services et des commerces ainsi que des logements.
- ⇒ **Pôle à dominante résidentielle** – orange : réunit à côté des logements principalement des services et commerces du quotidien au service des habitants du pôle et des quartiers alentours (économie résidentielle). Des activités en quantité limitée sont admises dans la mesure où elles ne nuisent pas à la qualité résidentielle du pôle.





2.5 La densité (nombre de habitants et emplois par hectare)

Pour les pôles de gare, le PDC fixe des ordres de grandeur des densités à viser à 200 HE / ha pour les pôles de gare dans les villes, et à 150 HE / ha pour les autres pôles de gare. Pour les pôles mixtes, la gamme visée est comparable. Dans le cadre du présent mandat, ces orientations sont affinées dans le sens de propositions plus détaillées et spécifiques par pôles (voir fiches). Pour les pôles participant aux « centres urbains d'agglomération principaux » ou aux « centres d'agglomération secondaires » et jouant un rôle de rotule à l'échelle d'un territoire plus large, comme par exemple le pôle de gare de Serrières, des densités plus élevées sont visées que celles préconisées par le PDC, afin de contribuer à constituer des vraies polarités urbaines dans les contextes les mieux accessibles.

3. LES DEFIS COMMUNS ET VARIABLES AUX PÔLES

3.1 Définition d'un pôle (qu'est-ce qui fait pôle ?)

Ces sites, que nous qualifions à dessein de lieux, disposent soit de fonctions charnières dans leurs territoires, ou bien ils correspondent à des entrées de ville ou des centralités urbaines à l'échelle des quartiers ou des villes. En lien avec la quantité de nouveaux habitants et emplois qu'ils accueillent, ceci oblige à les équiper et à les animer d'une manière particulière : en renforçant par exemple la présence et la mutualisation de services à la population, en orientant le bâti et les programmes sur l'espace public, en valorisant l'espace public comme lieu de vie pour tous, en gérant la mobilité d'une manière compatible avec la vie urbaine visée, en soignant de manière particulière la qualité paysagère des lieux, en garantissant l'accessibilité depuis les quartiers voisins, et en contribuant à renforcer les parcours et structures paysagères à une échelle plus large. Dans ce sens, tous les pôles, gare ou mixte, impliquent le développement de projets urbains en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité de nombreuses parcelles. Une attention particulière est à porter à la réalisation d'espaces publics attractifs et d'interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes de transports les plus efficaces et durables que sont les TP et MD (voir aussi les préconisations du PDR COMUL, 2016, Topos urbanisme et al.).

Les pôles sont en général des sites avec une densité moyenne à élevée (normalement entre 150 et 250 HE par hectare), ce qui oblige à un soin particulier de l'espace partagé, public et vert, pour garantir la qualité de vie pour tout usager. Le vert est un facteur d'aménagement primordial dans les pôles, tant du point de vue de l'attractivité pour les usagers que du climat.

Les pôles correspondent à des lieux avec une excellente accessibilité TP (train et/ou bus), mais afin que les gens utilisent véritablement ce mode de transport, il faut que les haltes et les nœuds soient bien accessibles depuis les quartiers (connexions, maillage, parcours en profondeur des quartiers et notamment vers les attracteurs voisins), et qu'ils bénéficient d'espaces publics attractifs bien entretenus (qualité de séjour dans les nœuds).

3.2 L'attractivité des pôles (comme sujet clé)

Avec les pôles, on parle en priorité de lieux stratégiques à valoriser pour l'attractivité de l'agglomération, du Canton, ainsi que des villes et des communes d'assise. L'aspect quantitatif (accueil d'habitants et emplois, densification du tissu existant), important vu la possibilité de garantir dans ces pôles une coordination optimale entre développement urbain et offre de mobilité, vient donc dans les pôles obligatoirement en binôme avec un soin particulier concernant la qualité et l'attractivité des pôles en tant que lieux de vie, lieux de travail et lieux de rencontre. L'attractivité des pôles est la condition-cadre pour la réussite et la durabilité de la densification ; en lien avec la présence d'équipements et d'offres TP, la qualité des espaces publics est indispensable pour garantir leur capacité de lieu de rencontre au quotidien.

La question clé que nous posons dans cette étude n'est donc pas de prime abord : quels terrains valoriser, puisqu'une réflexion a déjà été faite à ce sujet dans le Plan Directeur Cantonal, dans les PDR et dans le PA RUN 3, et qu'elle se poursuit encore à travers la révision des PAL, mais : comment déclencher, comment créer l'incitation pour un développement de qualité, haut de gamme et digne de l'ambition de « faire pôle », et accompagner la densification et rénovation urbaine à travers la revalorisation des friches et des réserves dans le tissu construit.

Deux axes de travail sont prépondérants :

- ⇒ **l'environnement et la qualité du cadre de vie et de travail** : espaces publics, espaces verts et plantations, confort climatique, services/équipements mutualisés, qualité du bâti

- ⇒ **l'accessibilité en transports publics régionaux (train) et locaux (bus urbains), ainsi qu'en mobilité douce** depuis les bassins/quartiers voisins (le vélo ayant un rayon d'action toujours plus important avec le développement du vélo- électrique)

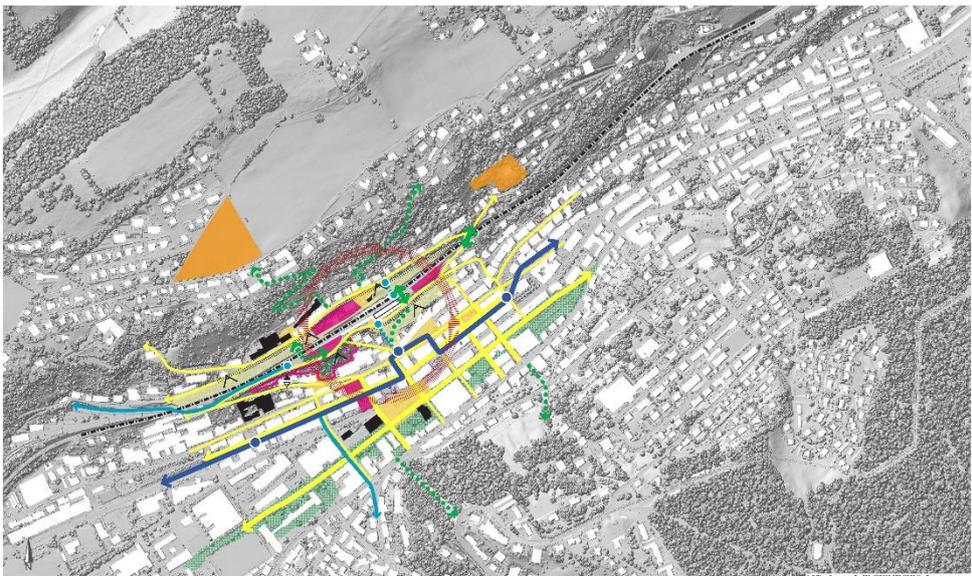
L'approche proposée est basée sur la volonté de créer des lieux vivants, de vrais morceaux de ville, et de contribuer à renforcer l'attractivité des communes d'agglomération disposant d'un pôle de gare ou d'un pôle mixte.

Dans cette logique, nous formulons l'hypothèse qu'une démographie ou une économie en recul n'est pas une question de terrains et de capacités d'accueil manquants, mais plutôt l'expression, à un moment donné, d'une attractivité insuffisante. Quand les terrains sont disponibles en suffisance (comme par exemple au Locle), l'effort à produire se situe plutôt au niveau du marketing urbain et de l'attractivité résidentielle, ainsi que de l'aménagement urbain. Sur le Littoral, si à priori la pression de la demande est plus forte, les processus de densification peuvent également s'enliser si la qualité urbaine et la prise en compte des contraintes environnementales sur un périmètre élargi ne sont pas pris en compte.

4. FICHES PAR PÔLES

Le Locle gare	
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> En général, il y a un rapport peu concilié entre les objets urbains liés à l'activité horlogère bien mis en valeur et la « ville du quotidien ». Cela se voit particulièrement dans le centre et autour de la gare. Il existe un enjeu important de requalification et rénovation du parc immobilier existant plutôt vétuste et peu entretenu. Au vu du taux de logements vacants, il y a la possibilité de créer de vastes appartements en réunissant plusieurs petits en vue de générer une offre très concurrentielle pour les familles, les coopératives d'habitation, les appartements avec encadrement qui prendra tout son sens avec l'allègement du trafic en centre-ville et le RER neuchâtelois. Il existe des potentiels de densification ponctuels autour de la gare et au fond de vallée au-dessous de la gare (dents creuses, parkings, ...). Aujourd'hui, les espaces publics du centre-ville ont été réaménagés indépendamment les uns des autres, sans logique d'aménagement urbain d'ensemble. Ça ne met ni en valeur les bâtiments remarquables du patrimoine horloger de la ville, et encore moins sa structure urbaine, pourtant classée patrimoine UNESCO. Les "lignes de crêtes" topographiques du plateau de la gare et devant l'ancien hôpital offrent des parcours paysagers intéressants avec des vues lointaines dégagées. Elles sont à planifier au-delà du front gare des deux côtés (Est et Ouest). Des jolis bâtiments sont inscrits dans la pente sous la gare (exemple Zénith). Il existe globalement un manque de lisibilité et un surdimensionnement de la voirie entre le centre-ville et la gare. Le parvis de gare bas au pied de l'ascenseur est une interface bus, mais qui n'est pas bien valorisé : p.ex. façade aveugle du COOP au droit de l'ascenseur. La gare n'est pas visible depuis le centre ; il existe un problème de signalétique mais aussi de continuité des trottoirs.
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagement en faveur de la mobilité douce Aménagement d'une zone de rencontre à la Place du Marché Requalification urbaine et densification du centre-ville Renforcement des connexions « tous modes » et amélioration des itinéraires mobilité de mobilité douce vers les arrêts de transports publics Requalification des traversées de localité <p><u>PDPM H20 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Dissuader de traverser de la ville du Locle Favoriser la MD
Caractère du pôle	<p>La gare du Locle constitue un promontoire urbain inscrit dans le réseau des espaces publics du centre-ville. Elle fait partie intégrante du centre-ville du Locle. Il paraît pertinent d'étendre la limite du centre-ville jusqu'à la rue Bellevue au Nord de la gare, sous l'hôpital, avec la valorisation des situations de promontoire et la multiplication et valorisation des parcours entre le plateau de la gare et le centre-ville.</p> <p>Le Locle est aujourd'hui soumis à une dynamique de développement limité en matière de logements. En revanche pour les activités, il reste des surfaces importantes (transformation de friches et développement de dents-creuses). Dans le centre-ville, et proche de la gare, il n'est ainsi pas nécessaire de chercher de nouveaux grands potentiels de développement et de densification, mais plutôt de valoriser ce qui en a le plus besoin. La priorité est de mettre en place une stratégie de mise en cohérence des espaces publics qui soit à la hauteur du patrimoine de la ville en s'appuyant sur les parcours existants et la topographie qui offre déjà des parcours et des points de</p>

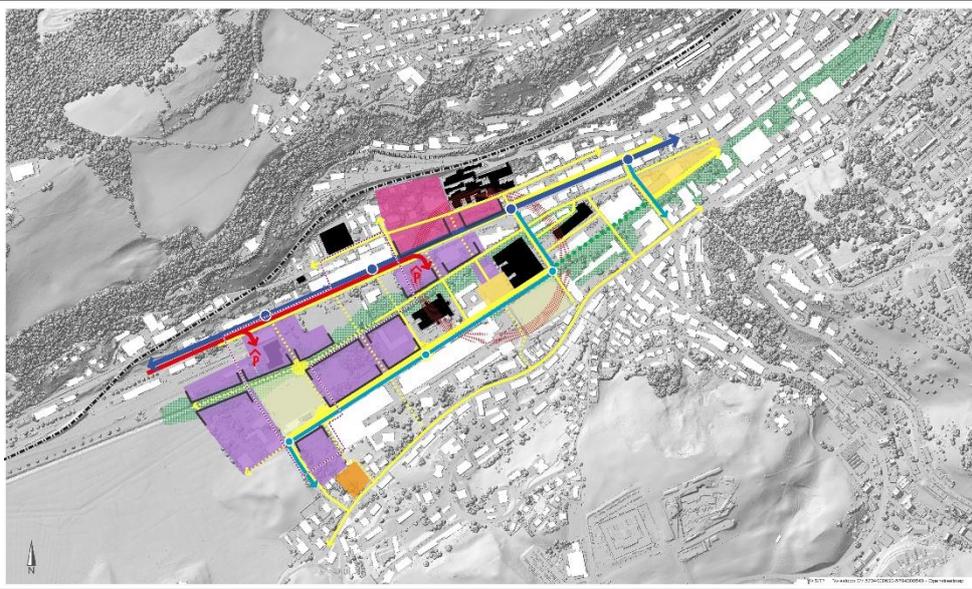
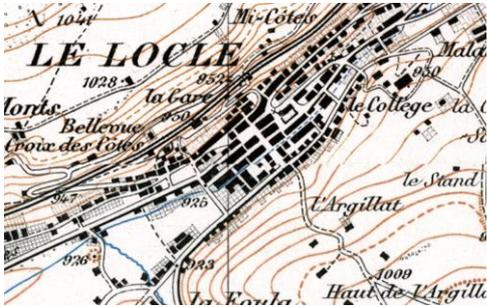
	vue magnifiques, ainsi que sur les potentialités offertes par la mise en œuvre du contournement H20 et la requalification consécutive du centre-ville		
	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville
	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
STRATEGIE			
Idee maîtresse	Intégrer la gare dans le système d'espaces publics et de lieux de vie du centre-ville, comme promontoire tranquille sur Le Locle, et par conséquent mettre en place une stratégie de mise en cohérence des espaces publics qui soit à la hauteur du patrimoine de la ville en s'appuyant sur les parcours existants et la topographie qui offre déjà des parcours et des points de vue magnifiques.		
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser les espaces publics de centre-ville jusqu'à la gare et renforcer l'intégration de la gare du Locle comme partie du centre-ville. Créer un aménagement qualitatif du centre-ville par ex. par la réalisation de zones piétonnes sur la majeure partie des ruelles Nord-Sud du centre-ville, avec des continuités entre le bas (centre-ville), la gare et les quartiers du haut au Nord de la gare (Jolimont, Les Petits-Monts, Les Malpierrez) ainsi qu'au Sud du centre-ville (Alexis-Marie-Piaget et Fiottet). De tels aménagements contribueraient également à fortement apaiser le centre-ville et donner un nouveau visage et rythme aux véhicules circulant en centre-ville. • Etablir des nouveaux liens gare – centre-ville / fonds de vallée aux deux extrémités du plateau de la gare, vers le secteur du Technicum à la hauteur de la rue Jehan Droz, ainsi qu'à l'Est vers l'axe de la rue du Pont et la Grand-rue. Les continuités de cheminements de ces axes sont à poursuivre vers les quartiers hauts au Sud (Primevères, Fiottet). Cette diversification des cheminements d'accès à la gare doit ainsi répondre aux lacunes actuelles de l'accès à la gare (topographie, attractivité, diversité et lisibilité des accès modes doux), ainsi qu'accroître son accessibilité pour les modes doux et les TP (transbordement depuis d'autres arrêts que la place du 1^{er} Août), en lien avec la réalisation du RER neuchâtelois qui donnera une importance plus grande à la gare. • Renforcer l'image de la ville et l'attractivité du Locle dès la sortie de la gare. Jouer la carte de la « gare en promontoire » pour en faire un lieu exceptionnel d'arrivée et de séjour au-dessus du centre-ville (programmation urbaine spécifique, aménagement de grand balcon avec vues ouvertes, etc.). Le projet développé par Isabelle Evéquo pour le parvis de la gare peut servir de point de départ. <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser dès la mise en service du contournement H20 un axe dédié aux TP et MD au Nord (rue du Temple) et un axe TIM bidirectionnel au Sud (rue Daniel-Jeanrichard). • Assurer depuis la plateforme de la gare des liens MD de qualité vers les hauts de la ville, d'une part vers la rue Bellevue et l'Hôpital (nouvel ascenseur), mais également au-delà jusqu'à sur les Monts (mesure à définir). • Anticiper la restructuration de la ligne Le Locle – Les Brenets (bus électriques), notamment pour assurer des transbordements de qualité vers les autres TP (trains et bus sur la place du 1^{er} Août), ainsi que l'intégration des arrêts en terminus sur le plateau de la gare. <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le plateau de la gare, une densité de 250 HE / ha est à viser. • Sur la pente sous la gare, la densité à viser est de 150 HE / ha (pareil au tissu déjà existant sur le coteau) 		
Actions et leviers d'aménagement	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager autant que possible les rues transversales dans le centre-ville de pente à pente et jusqu'à la gare en zone piétonne (Albert-Piguet, Henry-Grandjean, Oratoire, Pont dans sa partie Nord et Sylvain-Mairet) ou en rue fortement modérée (Jehan-Droz, Banque) • Etablir 2 nouveaux parcours piétons de la gare vers le centre-ville / fonds de vallée, à l'Ouest vers le secteur la rue Jehan-Droz (Technicum) et à l'Est vers la rue du Pont. 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Valoriser le balcon de la gare sur toute sa longueur comme espace de séjour et de repos, par ex. sous la forme d'un espace vert et arboré en prolongement des pentes vertes sous la gare <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager l'interface de terminus des nouveaux bus électriques de la ligne restructurée Le Locle – Les Brenets • Réaménager les axes rue du Temple et Daniel Jeanrichard dans le cadre des mesures d'accompagnement N20
<p>Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures</p>	
<p>Référence</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><i>Place du 1er août « place de la gare basse » (architecte : I. Evéquoz, http://efar.ch/portofolio/aul-1)</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Parvis de la gare « carte de visite de la ville » (architecte : I. Evéquoz, http://efar.ch/portofolio/aul-1)</i></p> </div> </div>
<p>Options étudiées et écartées</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la plateforme de la gare jusqu'au cimetière ferroviaire. Longer la voie ferrée avec un cheminement serait intéressant, mais ça irrigue moins le centre-ville. La priorité est d'amener les gens dans le centre-ville, puis de les diffuser en direction de l'Est et de l'Ouest. Le développement du secteur du cimetière ferroviaire peut devenir une option à plus long terme.
MISE EN OEUVRE	
<p>Procédure et études</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between; border-bottom: 1px dashed black; padding-bottom: 5px;"> <div style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> MEP</div> <div style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ)</div> <div style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> Autre : Mandat de marketing urbain et mandat de recensement du potentiel de rénovation du parc immobilier</div> </div> <p><u>Remarques :</u> Réaliser et confier divers mandats d'études, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • MEP : réaliser un MEP portant sur les réseaux d'espaces publics et de MD reliant la gare avec le centre-ville et les quartiers sur les hauts ; définition de mesures d'accompagnement de la mise en service du contournement H20 et de mesures MD à inscrire dans le PA RUN ainsi que dans les instruments communaux d'aménagement (PD Chemins pour piétons, plan de MD) • PQ : réaliser des PQ séparés pour les secteurs à urbaniser sur le plateau de la gare, ainsi que dans le centre-ville (petites poches de densification identifiées) • Mandat d'étude : confier un mandat de marketing urbain

	<ul style="list-style-type: none"> • Mandat d'étude : Confier un mandat de recensement du potentiel de rénovation du parc immobilier ancien en vue de créer une offre d'appartements exceptionnels pour différents types de population.
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville du Locle • Propriétaires divers (CFF compris) pour les PQ
Calendrier	<u>Calendrier global :</u> <ul style="list-style-type: none"> • 2021 : MEP
Questions ouvertes	/

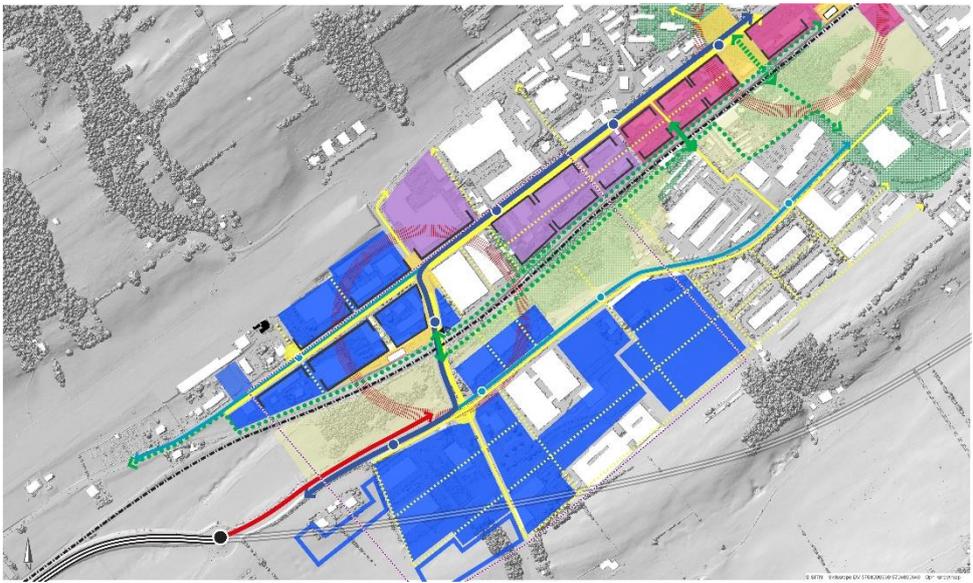
Le Locle Technicum							
Type de pôle :	Pôle mixte (PM)						
ORIENTATION ET ANALYSE							
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> Actuellement, il manque une qualité d'aménagement dans ce pôle à la hauteur de son importance économique et de sa position à proximité immédiate du centre-ville du Locle. Le pôle est composé seulement de grands objets qui s'organisent de manière autarcique. Les continuités piétonnes sont rares, ceci tant du côté Sud que du côté Nord de la route nationale. Le secteur souffre d'un caractère très routier, alors qu'il est idéalement positionné à côté d'un centre-ville très urbain. Rolex est en train d'urbaniser une partie de la zone non-construite identifié dans le PA RUN 3 pour le pôle mixte Technicum. L'accessibilité en transports publics est actuellement assurée par la ligne interurbaine 360/361, alors que la desserte urbaine par la ligne 342 est très inefficace. Pour les modes doux, l'accès est peu qualitatif, en particulier en lien avec un aménagement encore souvent dominé par la voiture et les discontinuités de réseaux importantes. 						
Planifications en vigueur / en cours	Aucune indication spécifique pour le secteur Technicum, hormis le Plan Directeur voisin du Col-de-Roches, écoquartier appartenant principalement au pôle d'axe structurant TP du Col-des-Roches (PAXS).						
Caractère du pôle	<p>Pôle à dominante « activités productrices et artisanales », voire « bureaux et services » dans la bande centrale comprise entre la route nationale et l'avenue du Technicum.</p> <p>Pôle mixte à très forte dominante économique (moyenne à haute valeur ajoutée). Il est très proche du centre-ville et de la gare et sera prochainement bien desservi avec la restructuration du réseau de bus urbain prévu au PA RUN. Le pôle de formation ET-CIFOM constitue un levier intéressant pour le développement de synergie avec le tissu économique du pôle. Des poches de mixité accueillant des logements (ville productive) sont à admettre / promouvoir sur les franges du pôle sur le coteau Sud et dans le secteur rue des Billodes.</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td><input type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idee maîtresse	<p>Etendre la ville vers l'Ouest, jusqu'au pôle du Technicum, mais également au nord dans le secteur de la rue des Billodes, ainsi qu'à long terme vers l'écoquartier et le projet de lac, tout en valorisant les espaces publics, les liens et les qualités d'usage du site.</p> <p>Renforcer la bande centrale du pôle, entre Bied et Avenue du Technicum, comme bande de services, de représentation et de rencontre du pôle</p>						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcer les ambitions d'aménagement dans les espaces publics et les conditions d'accessibilité urbaine du pôle pour promouvoir son développement économique et son attractivité. Valoriser l'interface et les continuités urbaines entre le pôle du Technicum (l'Ouest de la ville en général) et le centre-ville, notamment son accroche à la gare du Locle (parcours rue Jehan Droz et nouveau lien vers la gare depuis la rue de la Côte). Structurer le pôle autour d'une bande centrale comprise entre avenue de l'Hôtel de Ville / cours du Bied et l'avenue du Technicum. Faire de cet espace la colonne vertébrale du secteur, avec l'accueil de services mutualisés, équipements (sports, restauration, formation, ...) et rez-de-chaussée qualifié (vitrine de l'industrie sur la ville). Réserver le cœur du pôle aux activités industrielles et secondaires. Plusieurs terrains en zone d'activité économique sont encore à disposition. Un développement mixte avec des logements est à prévoir dans le secteur des Billodes (sans changement d'affectation) au Nord de la rue de France (secteur à densifier / transformer, patrimoine à valoriser pour un développement mixte, par ex. avec une pépinière d'entreprises). <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p>						

	<ul style="list-style-type: none"> • Etablir de multiples continuités avec le centre-ville avec des espaces publics de haute qualité pour les modes doux, notamment autour de l'axe structurant bus et MD de l'avenue du Technicum. Ces aménagements sont la garantie du fonctionnement et de l'attractivité du site à l'avenir : « chaque axe comme un axe piéton » pour une déambulation piétonne centre-ville – pôle Technicum (– écoquartier Col-des-Roches). • Rechercher à mutualiser les équipements et services au sein du pôle (ex. cafétéria Dixi étendue avec terrasse et partagée, terrains de sport, salle de fitness) pour favoriser la vie urbaine et la rencontre : « le pôle du Technicum comme un campus partagé ». • Renforcer les qualités paysagères du pôle économique (« vallée verte ») : valorisation paysagère du fond de vallée ; liens au grand paysage ; prise en compte des enjeux environnementaux avec la revitalisation du cours d'eau du Bied. • Pour accompagner le développement du pôle, accueillant beaucoup d'emplois, une amélioration de la desserte en transports publics est nécessaire. Le PA RUN propose l'affirmation d'un axe structurant dans le fond de vallée autour des lignes 360/361 (avec év. densification de l'offre en heure de pointe sur le tronçon au Locle à terme), ainsi que la restructuration du réseau urbain existant (suppression de la dernière boucle) • Avec les barrières que forment le Bied et l'urbanisation actuelle, l'accès routier au pôle est complexe. Néanmoins, pour éviter et limiter fortement l'accès depuis le centre-ville (rue de l'Hôtel-de-Ville et du Technicum), il est recommandé de chercher à organiser l'accès routier principalement depuis la N20, puis rue de France, par exemple avec la réalisation de parkings centralisés dans les emprises entre la rue de France et l'avenue de l'hôtel de Ville. L'accès fin s'effectue ensuite à pied (comme on marche 300m depuis le bus, on marche aussi depuis le parking). • Inscrire le développement dans les préconisations de l'« urbanisme horloger » : urbanisme compact, rationnel (grille avec maillage MD fins), ouvert et lumineux. <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle, une densité de 200 HE / ha semble appropriée. • La part des logements varie fortement : peu de logements dans le cœur du site ; plus de logements aux limites (Billodes).
<p>Actions et leviers d'aménagement</p>	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser les continuités vers le centre-ville par le réaménagement complet des axes de l'avenue du Technicum (axe TP et MD préconisé au sein du pôle,) et de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville (axe MD, revitalisation du Bied). • Réaliser dans la bande centrale des équipements et services partagés pour l'ensemble du pôle, soit de manière isolée ou intégré dans les bâtiments des entreprises. <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménager un terminus pour l'axe bus structurant (ligne 360/361) le long de la rue de France, au niveau du P+R Col-des-Roches (plus de détours par la rue des Billodes), réaliser les nouveaux arrêts de bus nécessaires et mettre en œuvre les mesures TP pour l'itinéraire sur l'avenue du Technicum. • Réaliser un maillage de cheminement transversaux piétons et vélos (la majorité peuvent être aménagée en site propre) entre le coteau Sud – la rue de France – le coteau Nord. • Réaménager la rue des Billodes, comme une rue apaisée au cœur du quartier mixte.

Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures			
Référence		Référence historique : le cours d'eau du Bied en 1882 (Carte Nationale, map.geo.admin)	
Options étudiées et écartées	/		
MISE EN OEUVRE			
Procédure et études	<input type="checkbox"/> MEP	<input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ)	<input checked="" type="checkbox"/> Autre : Etude globale d'accessibilité et divers projets d'aménagement d'espaces publics et TP, ainsi que de liaisons MD
<p><u>Remarques</u> : Travailler par PQ pour urbaniser les îlots dans / le long de la bande centrale (densification, mixité d'affectations, réfection/conversion de bâtiments industriels, etc.).</p> <p>Parallèlement mener une étude d'accessibilité pour l'ensemble du pôle (complément au schéma directeur Europan) et réaliser les études d'aménagement nécessaires à la mise en œuvre des mesures d'espace public et de mobilité, notamment celle inscrites au PA RUN.</p>			
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville du Locle, propriétaires et Canton (étude d'accessibilité pour l'ensemble du pôle, implications pour la route cantonale rue de France) 		
Calendrier	<p><u>Calendrier global</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2021 : Etude globale d'accessibilité, en parallèle avec le MEP portant sur les réseaux d'espaces publics et de MD reliant la gare avec le centre-ville et les quartiers sur les hauts (voir fiche « Le Locle gare ») 		
Questions ouvertes	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de la phase chantier H20, un enjeu pour le secteur Ouest ? • Limite spatiale de la réouverture du cours d'eau du Bied vers le centre-ville ? 		

Les Eplatures							
Type de pôle :	Pôle de gare (PG) <i>A noter : le pôle des Eplatures est un pôle de gare en coordination en cours dans le PDC 2018.</i>						
ORIENTATION ET ANALYSE							
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • A part le boulevard des Eplatures, le secteur présente un fort morcellement issu d'opérations au coup par coup, en particulier au Sud de la voie ferrée. • Conséquence de cet aménagement morcelé, le réseau de mobilité douce est fortement lacunaire (impasse, manque de continuité d'une parcelle à l'autre, etc.) et l'aménagement largement dominé par la route et la voiture, ce qui ne favorise pas les déplacements TP et MD. La desserte en transports publics urbain est très bonne avec l'axe structurant TP de la ville (ligne 302). La desserte ferroviaire, en l'absence de gare, s'effectue via la gare principale, et bientôt par la halte de la Fiaz. • L'aéroport régional constitue à ce jour un faible attracteur urbain. 						
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Requalification et/ou densification à engager pour une partie de la zone mixte existante • Aménagement en faveur de la mobilité douce • Réaménagement de la rue du Locle • Extension (partielle) de la zone à bâtir à vocation d'activités • Activités économiques : optimiser les secteurs dévolus aux activités dans le tissu bâti, notamment en diversifiant l'économie (secteurs secondaires et tertiaires). Consolider le pôle industriel, horloger et microtechnique formée par la communauté urbaine Le Locle – La Chaux-de-Fonds en mettant en place un management des zones d'activités. • Renforcement des connexions « tous modes » et amélioration des itinéraires de mobilité douce vers les arrêts de transports publics (Arrêté du Conseil d'Etat à propos du PDR) <p><u>Révision PAL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Requalifier et densifier de manière qualitative les terrains situés de part et d'autre de la rue du Locle et de la rue des Crêtets. Projection de 200 HE par hectare. • Faire du Crêt-du-Locle un pôle économique d'importance cantonale possédant des valeurs intrinsèques de grande qualité et une identité remarquable • Préserver et renforcer les qualités paysagères du site • Coordonner l'urbanisation et les transports en mettant l'accent sur une mobilité en transports publics et une mobilité douce • Densification et requalification du tissu bâti en particulier en fond de vallée au nord et au sud des voies de chemin de fer, dans le quartier Est de la ville et dans les dents creuses non construites 						
Caractère du pôle	<p>Pôle économique (Crêt du Locle Est) et pôle à dominante « activités productrices et artisanales » (Eplatures) accueillant en priorité des entreprises à très haute valeur ajoutée. Vu l'isolement relatif du pôle des Eplatures des quartiers résidentiels et mixtes de l'Ouest de La Chaux-de-Fonds, ce pôle n'accueillera que très peu de résidentiel.</p> <p>Le secteur des Eplatures constitue une entrée de ville, tant d'un point de vue urbanistique avec le début de l'axe principal de la Ville de La Chaux-de-Fonds (boulevard des Eplatures / rue du Locle / Pod) que le débouché du réseau autoroutier N 20 vers la ville. Ce rôle d'entrée de ville, en binôme avec l'aéroport régional des Eplatures, lui confère un caractère urbain à même à attirer des fonctions de haute valeur ajoutée.</p> <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							

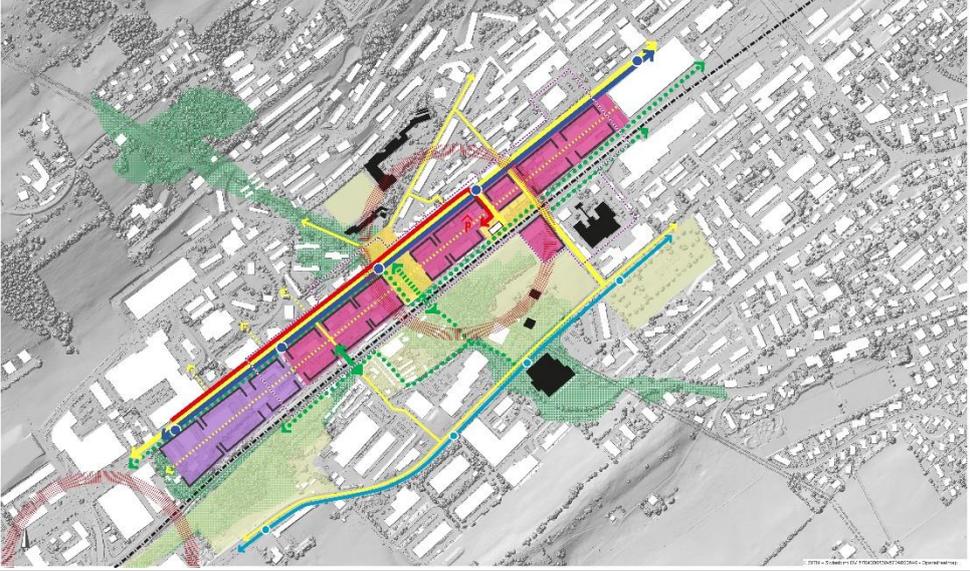
Idée maîtresse	Donner une cohérence d'ensemble à l'extrémité Ouest de La Chaux-de-Fonds au travers d'une valorisation d'ampleur de l'axe boulevard des Eplatures - rue du Locle - avenue Léopold-Robert comme boulevard urbain, notamment par la requalification de l'espace public et la densification/transformation de la bande construite entre la voie ferrée et l'axe rue du Locle - boulevard des Eplatures, ceci depuis le Grand Pont jusqu'aux Eplatures.
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Transformer le boulevard des Eplatures (puis la rue du Locle) en boulevard urbain (au plus tard avec la mise en service du contournement N20), valoriser et prioriser l'axe structurant TP et qualifier l'espace public et les mobilités douce (nécessite une conception d'ensemble du boulevard urbain). Une première étape dans cette direction sera franchie par la requalification de la route cantonale prévue pour 2020-2022, toutefois un travail en profondeur de l'espace public et du bâti reste à concevoir. • Densifier/transformer dans un premier temps et en priorité autour de l'axe structurant TP (inciter des propriétaires à développer des projets sur plusieurs niveaux et réintégrant leurs besoins actuels, par ex. une entreprise de génie civil en rez-de-chaussée avec ajout de 4 à 5 étages de bureaux au-dessus), notamment dans la bande entre le boulevard urbain et la voie ferrée, ainsi que dans la ville constitué (intérieur des limites urbanisées actuelles, par ex. ancien stand-de-tir). Les extensions de la ZAE vers l'Ouest sont à prévoir dans un second temps. • Aux Eplatures, triangle carrefour – pont – aéroport, l'accent est à donner aux activités à très forte valeur ajoutée, avec une forte intégration et haute qualité urbanistique. Des poches de mixité sont développées seulement à partir du passage de la Bonne Fontaine, vers l'Est, donc en direction de La Fiaz, afin d'éviter des poches de logements déconnectées d'autres quartiers plus résidentiels. • Valoriser le chemin des rencontres le long de la voie ferrée comme deuxième colonne vertébrale MD pour desservir le pôle, et valoriser en même temps, dans la mesure du possible (exigences réglementaires ferroviaires), les franchissements à niveau des voies ferrées et les connexions transversales fines • S'inspirer des principes de l'urbanisme horloger (ordonnancement du bâti et des rues, mixité des fonctions), avec un maillage MD identique au reste de la ville. La topographie est très favorable à la marche et au vélo et le pôle pourrait moyennant divers aménagements être bien accessible depuis l'ensemble de la ville. Il s'agit en particulier de recréer un maillage MD, augmenter la perméabilité dans le PDE Crêt du Locle, partie Est, éviter un urbanisme en impasse (recréer les cheminements, respectivement les exiger dans les prochains développements), voire remplacer certains giratoires pour simplifier les parcours MD et permettre un contrôle d'accès des TIM (à évaluer en particulier dans le cadre des mesures d'accompagnement N20). <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Accueillir dans la bande de milieux protégés le long de la voie ferrée, des cheminements MD (sans atteinte aux espaces naturels). • Densifier/transformer les terrains de la ZAE : densifier/remplacer les parkings en surface par des parkings souterrains ou silos centralisés à l'échelle du site. • Qualifier les accès à l'axe structurant TP (réseau fin et attractif de chemins de rabattement vers les arrêts de bus) • Constituer une entrée de ville sur le boulevard des Eplatures autour du carrefour, notamment en réalisant un bâtiment et / ou programme emblématique d'entrée de ville au carrefour à la tête Nord du pont. • Améliorer les accès à l'aérogare et son intégration au pôle et à la ville en général (aujourd'hui l'aéroport régional ne bénéficie de quasi aucune visibilité) • Préparer l'arrivée à long terme d'une éventuelle halte RER « Les Eplatures », en tous les cas prendre les mesures de réserve nécessaire pour ne pas prétexter une réalisation ultérieure (la halte des Eplatures est aujourd'hui pas intégrée à PRODES 2035, ni pressenti pour PRODES 2045). <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Autant pour le pôle de gare que pour le pôle économique du Crêt-du-Loche, une densité de 200 HE / ha est à viser, en lien avec la très haute valeur ajoutée visée pour les activités à accueillir. • La part du logement tend vers zéro dans ce pôle.
Actions et leviers d'aménagement	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser le boulevard des Eplatures comme boulevard urbain jusqu'à l'aéroport régional • Réaliser un programme emblématique et un espace public de qualité dans le carré entre boulevard des Eplatures / carrefour et pont, et la gare. • Réaliser un maillage de mobilité douce (trame urbanisme horloger) sur l'ensemble PDE Crêt du Loche, partie Est, et ce jusqu'au réseau de la ville constitué. <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un troisième franchissement des voies
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures	
Référence	
Options étudiées et écartées	/
MISE EN OEUVRE	
Procédure et études	<input checked="" type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input type="checkbox"/> Autre : /
	<p><u>Remarques :</u> Conduire un MEP « concept directeur du boulevard des Eplatures ». La valorisation de l'axe rue du Loche - boulevard des Eplatures, du Grand-Pont jusqu'aux Eplatures est un enjeu primordial de La Chaux-de-Fonds : potentiels de densification/transformation de tissus industriels importants (plutôt que de développer de nouvelles zones industrielles en périphérie) ; opportunité de favoriser la ville productive ; opportunité de valoriser l'axe, les mobilités et les terrains associés en lien avec la réalisation du contournement autoroutier N20 de la ville. Les enjeux et objectifs du MEP sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un boulevard, réaménagement de l'espace public de l'axe de façade à façade, définition des séquences de lieux de vie sur l'axe, insertion tous modes des mobilités. • Définition des règles urbanistiques dans le sens de principes d'aménagement pour l'urbanisation le long de l'axe (fronts bâtis, programmation des rez-de-chaussée, volumétries, etc.) et en particulier pour la bande entre l'axe routier et la voie ferrée (possibilité de reprendre et développer les principes définis dans le PQ Scierie). <p>Par ailleurs, des plans de quartier PQ sont à réaliser pour les terrains à développer (à l'image du PQ Scierie), notamment dans la bande entre le boulevard et la voie ferrée, par ex. pour l'entrée de ville des Eplatures ou encore des terrains peu valorisés comme celui du garage des Eplatures ou encore le site Bieri Grisoni.</p>

Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de La Chaux-de-Fonds, Canton (route cantonale, mesures d'accompagnement contournement H20 de La Chaux-de-Fonds) • Propriétaires divers pour les PQ
Calendrier	<u>Calendrier global :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Entre 2021 et 2023 MEP « concept directeur du boulevard des Eplatures » • Coordination avec le PA RUN souhaitable (génération de nouvelles mesures)
Questions ouvertes	Rôle et intégration urbaine de l'aéroport régional dans le pôle et la ville de demain ?

La Fiaz	
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • Tissu très divers : quartiers résidentiels / mixtes, ZAE, secteurs en friches ou peu valorisés, polarité culturelle active (ancien abattoir avec le QG), poche de paysage (jardins ouvriers, terrains de sport, etc.), école secondaire, etc. • Besoin de rénovation notamment des bâtiments de logement existants • Absence de centralité, lieu de vie pour la population résidente et les usagers (employés, visiteurs, etc.) • Dominance de la voiture dans l'aménagement de la rue (voirie large, giratoire extensif, etc.), avec peu d'infrastructures de qualité pour les mobilités douces malgré une topographie plate et très favorable. Absence d'aménagement de priorisation des bus de l'axe structurant TP de la ville et de contrôle d'accès au centre-ville.
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Requalification et/ou densification à engager • Aménagement en faveur de la mobilité douce • Réaménagement de la rue du Locle • Développer l'urbanisation au sein du milieu bâti par des mesures de requalification urbaine des centres et en localisant les secteurs d'habitat à proximité des transports publics, des équipements et des services • Activités économiques : optimiser les secteurs dévolus aux activités dans le tissu bâti, notamment en diversifiant l'économie (secteurs secondaires et tertiaires) <p><u>Révision PAL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Densification et requalification du tissu bâti en particulier en fond de vallée au Nord et au Sud des voies de chemin de fer • Requalifier et densifier de manière qualitative les terrains situés de part et d'autre de la rue du Locle et rue des Crêtets. Projection de 1500 HE supplémentaires et 200 HE / ha • Confirmer les besoins de la zone industrielle de la zone de verdure ainsi qu'en zone d'utilité publique (notamment pour infrastructures scolaires et sportives) • Pôle de gare de la Fiaz : densification et modification d'affectation, espace public à aménager, réaménagement des rues du Locle, Abraham-Robert et des Crêtets, rue de l'Helvétie <p><u>PDCOM :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilité TIM : réaménagement des rues en lien avec le contournement H18-H20 • Mobilité piétonne : chemin des rencontres et chemins piétons projeté depuis la halte • Mobilité cyclable : piste cyclable projetée sur la rue du Locle <p><u>Plan spécial « Scierie des Eplatures » :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer la planification d'un site stratégique pour le développement Ouest de la ville • Créer un morceau de ville pour lutter contre la disparité des constructions actuelles • Se relier à la future gare de La Chaux-de-Fonds Les Forges et à l'espace naturel situé au Sud • Concevoir la rue du Locle et le boulevard des Eplatures comme axe de vie urbaine primaire • Aménager le chemin des Rencontres le long des voies ferrées • Renforcer les liaisons transversales
Caractère du pôle	<p>Pôle de gare à vocation mixte, avec services, commerces et bureaux autour de la gare de La Chaux-de-Fonds Les Forges et une dominante résidentielle avec besoins quotidiens dans le reste de la bande centrale au-delà de 300m de la gare.</p> <p>Ce pôle constitue le cœur de la nouvelle centralité Ouest de La Chaux-de-Fonds (proposition PA RUN 4) et doit en conséquence aussi accueillir des équipements et services en lien avec ce rôle. Ceci est déjà prévu dans le cadre du PQ Scierie qui prévoit l'accueil de services de l'administration cantonale, mais l'accueil de tels programmes ou de denses back-offices de bureaux et sites de</p>

	<p>production est à étendre au reste du périmètre. En effet, ce pôle bénéficie d'une accessibilité particulièrement bonne (halte RER, axe structurant TP sur la rue du Locle, parcours MD de fonds de vallée) ; de la proximité à la gare principale de La Chaux-de-Fonds et au centre-ville ; et d'emprises mutables et en friche importantes notamment dans la bande entre rue du Locle et voie ferrée. Les projets Scierie, Coop des Entilles, transformation du silo en logements et Corbusier suggèrent qu'il existe une vraie dynamique de transformation dans le secteur sur laquelle il faut s'appuyer pour l'avenir. A noter que pour ce qui concerne le PS Le Corbusier, des modifications sont en cours visant une relance de la transformation du secteur.</p> <table border="1" data-bbox="400 450 1385 562"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td><input type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input checked="" type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	<p>Donner une cohérence d'ensemble au secteur de la Fiaz comme centralité urbaine de l'Ouest de La Chaux-de-Fonds (de la gare jusqu'au double-giratoire)</p> <p>Valoriser l'axe boulevard des Eplatures / rue du Locle comme boulevard urbain et colonne vertébrale de l'Ouest de La Chaux-de-Fonds, requalifier et densifier la bande construite entre voie ferrée et l'axe rue du Locle / boulevard des Eplatures, depuis le Grand Pont jusqu'aux Eplatures, ainsi que qualifier les lieux charnières à l'aide d'espaces publics permettant le développement de la vie de l'ensemble du quartier des Forges.</p>						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Transformer la rue du Locle (en continuité avec le boulevard des Eplatures, voir aussi le pôle de gare Eplatures) en boulevard urbain (au plus tard avec la mise en service du contournement N20), valoriser et prioriser l'axe structurant TP et qualifier l'espace public et les mobilités douce (nécessite une conception d'ensemble du boulevard urbain). • Créer un ensemble cohérent d'espace public pour cette nouvelle centralité Ouest de La Chaux-de-Fonds, notamment qualifier le lieu charnière de la centralité au croisement rue du Locle – avenue des Forges (à l'horizon H20 étudier la suppression du double giratoire, qui sera d'ailleurs prochainement redimensionné, au profit d'une place avec une solution de mobilité compact et urbaine). • Reproduire et prolonger le tissu urbain caractéristique de l'urbanisme horloger, à la fois compact et en même temps aéré avec des alignements et une fine grille de mobilité douce ; prioriser les typologies superposées mixtes (par ex. la Scierie : résidentiel et administration cantonale) • Densifier dans un premier temps / en priorité le tissu existant autour de l'axe structurant TP et dans la bande entre le boulevard urbain et la voie ferrée. Aux alentours de la gare de La Chaux-de-Fonds Les Forges, l'accent sera mis sur la mixité (par ex. PQ Scierie) comprenant des services au public et des équipements. Pour certaines poches un peu plus éloignées de la gare / centralité, il est aussi possible d'avoir un accent sur l'activité et la production (siège et industrie horlogère en ville à la place d'en ZAE) ou bien une vocation à dominante résidentielle. Dans les alentours immédiats de la gare, l'accueil d'un équipement et la création d'une petite polarité est à prévoir. <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer des itinéraires MD confortables sur tous les axes Est-Ouest : renforcer les continuités et l'attractivité des parcours piétons et vélos vers le centre-ville et vers l'Ouest (Eplatures, Crêt du Locle, Le Locle) : assurer la continuité des aménagements sur la rue du Locle, valoriser le chemin des rencontres le long de la voie ferrée comme deuxième colonne vertébrale MD pour la desserte du pôle, et enfin aménager l'ensemble des axes parallèles comme la rue des Crêtets (au Sud) en faveur des cyclistes. Par ailleurs, les transversales reliant la gare, la nouvelle centralité, aux quartiers au Sud et au Nord sont à valoriser pour permettre un véritable maillage : l'axe Nord-Sud de la rue de Morgarten est notamment à concevoir comme un espace public avec priorité aux piétons et vélos, avec une fermeture au TIM au plus tard au moment de la réalisation de la N20 ; le large sous-voie inscrit dans le PQ de la Scierie (et à inscrire au PA RUN 4) est encore à intégrer dans le réseau, avec un travail sur ses continuités. • Profiter des opérations de réaménagement du boulevard urbain et d'espaces publics pour créer un carrefour permettant un contrôle d'accès du trafic (dosage et aiguillage du TIM), la 						

	<p>priorisation des TP (voies, couloirs réservés) et une meilleure intégration des mobilités douces (traversées piétonnes courtes et dans la continuité des espaces publics, notamment le PI de la Scierie, aménagements sécurisés pour les vélos, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la réalisation de parkings centralisés pour de grandes poches urbaines (jusqu'à 300m), en particulier dans la bande stratégique. Il s'agit notamment de mettre en œuvre le principe du premier pas dans les nouveaux quartiers en favorisant des poches « sans/pauvre en voitures » et le recours aux TP et MD, soit en conséquence admettre de marcher aussi jusqu'à 300m pour aller au parking (comme pour les TP). • Préserver, intégrer et activer des éléments de patrimoine, comme par ex. la grue de la scierie, les abattoirs, etc. et les programmer comme attracteurs potentiels (par ex. musée paysan et artisanal) dans un dispositif de pôle de vie urbain plus grand. <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle de gare, une densité de 250 HE / ha est à viser dans la logique de créer une centralité urbaine.
<p>Actions et leviers d'aménagement</p>	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser la rue du Locle comme boulevard urbain, réaménager le double giratoire en carrefour compact • Aménager le chemin de la rencontre comme 2^{ème} colonne vertébrale MD de l'Ouest de La Chaux-de-Fonds, et renforcer / établir les liens transversaux vers le Nord et le Sud • Piétonniser la rue de Morgarten en lien avec le contournement H20 (franchissement à niveau rapproché à la gare) • Réaliser un nouveau franchissement de la voie ferrée à la hauteur de la Scierie
<p>Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures</p>	
<p>Référence</p>	
<p>Options étudiées et écartées</p>	/
<p>MISE EN OEUVRE</p>	
<p>Procédure et études</p>	<p> <input checked="" type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input type="checkbox"/> Autre : / </p> <p><u>Remarques :</u> Conduire un MEP « concept directeur du boulevard rue du Locle / boulevard des Eplatures ». La valorisation de l'axe rue du Locle - boulevard des Eplatures, du Grand-Pont jusqu'aux Eplatures est un enjeu primordial de La Chaux-de-Fonds : potentiels de densification/transformation de tissus industriels importants (plutôt que de développer de nouvelles zones industrielles en périphérie) ; opportunité de favoriser la ville productive ; opportunité de valoriser l'axe, les mobilités et les terrains associés en lien avec la réalisation du contournement autoroutier N20 de la ville. Les enjeux et objectifs du MEP sont :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un boulevard, réaménagement de l'espace public de l'axe de façade à façade, définition des séquences de lieux de vie sur l'axe, insertion tous modes des mobilités. • Définition des règles urbanistiques dans le sens de principes d'aménagement pour l'urbanisation le long de l'axe (fronts bâtis, programmation des rez-de-chaussée, volumétries, etc.) et en particulier pour la bande entre l'axe routier et la voie ferrée (possibilité de reprendre et développer les principes définis dans le PQ Scierie). <p>Par ailleurs, des plans de quartier PQ sont à réaliser pour les terrains à développer (à l'image du PQ Scierie des Eplatures), notamment dans la bande entre le boulevard et la voie ferrée, par ex. des terrains peu valorisés comme celui des entrepôts (entre la Fiaz et la Coop) ou du garage Cassi et Imhof.</p>
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de La Chaux-de-Fonds, Canton (route cantonale, mesures d'accompagnement contournement N20 de La Chaux-de-Fonds) • Propriétaires divers pour les PQ
Calendrier	<p><u>Calendrier global :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Entre 2021 et 2023 MEP « concept directeur du boulevard rue du Locle / boulevard des Eplatures » • Coordination avec le PA RUN souhaitable (génération de nouvelles mesures)
Questions ouvertes	/

La Chaux-de-Fonds Est	
Type de pôle :	Pôle mixte
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • La grande zone d'équipements (stade, terrains de sports, cimetière, etc.) semble être en contradiction avec une zone d'activités de faible à moyenne valeur ajoutée (bâtiment à 1 ou 2 étages, halle de production, hangar, etc. urbanistiquement peu qualitatif et toujours plus grand). Le cimetière ne paraît pas compatible avec un pareil voisinage. • La vallée est plus ouverte et large à cet endroit de la ville, ce qui représente une qualité pour le développement de l'habitat, avec sur les hauteurs, des quartiers qui bénéficient de belles vues lointaines. • Le site dispose actuellement d'une desserte TP minimale qui ne suffit pas à garantir les besoins liés au développement prévu (renforcement à prévoir à terme). L'accessibilité pour les modes doux bien que favorable au niveau de la topographie, reste à ce jour peu attractive et sécurisé (absence d'aménagements, en particulier pour les vélos). L'accessibilité routière sera fondamentalement restructurée avec la réalisation du contournement H18, ce qui permettra par la même occasion de fortement renforcer l'attractivité pour les modes TP et MD.
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>Révision PAL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Densification et requalification du tissu bâti en particulier en fond de vallée au nord et au sud des voies de chemin de fer, dans le quartier est de la ville et dans les dents creuses non construites • Élaboration d'une vision globale et cohérente du développement urbanistique avec la prise en compte des projets H18 et VADEC+ • Requalification et redimensionnement du Parc des sports de la Charrière afin de disposer d'infrastructures sportives de qualité et requalification des terrains sis au sud du site • Confirmation des besoins de la zone industrielle ainsi que d'une zone d'utilité publique (notamment pour infrastructures scolaires et sportifs). Le site de la Charrière est l'un des principaux concernés par l'établissement d'une vision des équipements sportifs pour ces prochaines années. • Amélioration de la cohabitation des modes de transport et du partage de l'espace public • Développer des liaisons piétonnes rapides et fonctionnelles entre l'Est et l'Ouest de la ville. Un axe piétonnier structurant prévu pour rejoindre la gare projetée dans le secteur Cornes-Morel (relier H18 – rue Fritz-Courvoisier et la rue Cornes-Morel, puis la gare) • Réaménagement des rues du Collège et H18 – Fritz-Courvoisier • Améliorer les entrées des localités et seuils vers le grand paysage <p><u>PDPM en lien avec le contournement Est :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Objectifs des mesures d'accompagnement (modération du trafic : zone piétonne, de 30 km/h et de rencontre, sens unique, modérateurs de trafic, réorganisation de la circulation, aménagements TP et MD, requalification des espaces publics, etc.). Secteurs intéressés : Secteur Neuve/Balance/place de l'Hôtel-de-Ville, Collège (tronçon ouest), Marais (tronçon Charrière/Collège), Axe Crêt/Manège et Gibraltar Promenade. • Secteurs à protéger des nuisances du trafic en raison d'enjeux urbanistiques, de la présence d'usagers vulnérables (piétons, vélos, enfants et personnes âgées...) ou du caractère résidentiel de la ville ancienne (ouest de la rue du Collège, de l'axe Crêt/Manège, tronçon nord de la rue du Marais ainsi que des rues résidentielles de la Promenade et de Gibraltar)
Caractère du pôle	<p>Pôle mixte, avec une dominante « activités productrices et artisanales » dans la partie la plus à l'Est, soit à l'Est du branchement du contournement H18 et une dominante « activités productrices et artisanales » (le long la rue du Collège) et « résidentielle avec besoins quotidiens » (le long la rue du Marais) dans la partie Ouest, en continuité avec les quartiers existants de la ville.</p> <p>Ce pôle constitue un nouveau déploiement de la ville vers l'Est, au-delà du centre historique actuelle et offre à moyen long terme un potentiel important pour l'accueil de logements et activités. Un enjeu principal est de traiter ce territoire en continuité de la trame urbanistique de la ville et avec de la qualité, au moins jusqu'à la connexion à la H18 (pas un arrière qui cumule les objets peu qualitatifs tels que hangars, garages, etc.). En raison de sa desserte en transports</p>

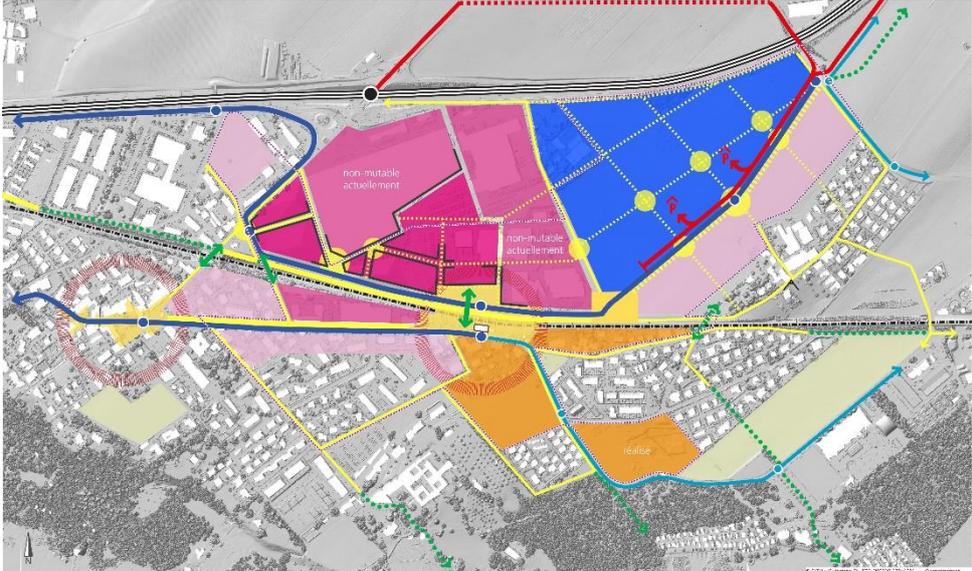
	<p>publics limitée (pas de halte RER, pas de lignes de bus principale), les activités très denses en emplois tels que bureaux et services sont à limiter, de même que toutes activités de centre-ville (commerces, etc.).</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;"><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td style="width: 33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td style="width: 33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td><input type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	<p>Utiliser la réalisation du contournement Est H18 de La Chaux-de-Fonds pour une valorisation et transformation fondamentales de tout le secteur Est de la ville, à savoir celui compris entre la place du marché et l'embranchement du contournement, pour y reconstituer une ville vivante et productive. Qualifier et valoriser notamment les deux axes de TP urbain et MD qui tiennent le secteur, la rue du Collège et la rue du Marais.</p> <p>Globalement, renforcer la vocation résidentielle et les qualités urbaines dans la partie Est de La Chaux-de-Fonds pour profiter autant que possible des atouts du secteur en matière d'équipements et de qualités paysagères.</p>						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner une cohérence d'ensemble au secteur Est de La Chaux-de-Fonds, en valorisant fortement l'axe de la rue du Collège comme boulevard urbain et colonne vertébrale de l'Est de La Chaux-de-Fonds (vie urbaine, transports publics et mobilités douces), requalifier et densifier la bande construite entre cet axe et la rue haute de Friz-Courvoisier, ainsi que qualifier les lieux charnières à l'aide d'espaces publics permettant le développement de la vie de l'ensemble des quartiers voisins. • Le périmètre du pôle mixte de La Chaux-de-Fonds Est est vaste et comprend une multitude de situations diverses. Globalement, la situation avec la vallée plus ouverte et les grands équipements se prête à l'accueil de fonction résidentielle. Il s'agira d'étudier dans quelle mesure les tissus existants industriels ou mixtes avec dominante activités peuvent être amenés à muter vers des affectations mixtes avec plus de résidentiel et à caractère plus urbain, avec un confort piéton élevé (perméabilité, confort d'accès). La réalisation du contournement Est va générer une rupture dans le système qui suggère que les terrains à l'Est de la sortie du contournement resteront à vocation secondaire. Concrètement : <ul style="list-style-type: none"> • Dans le secteur rue du Marais, au Nord de la rue du Collège, créer des quartiers mixtes typiques de La Chaux-de-Fonds, basés sur une trame (grille), des lieux ou espaces identitaires et une perméabilité élevée vers la ville ancienne et les équipements sportifs. Proposer des petites centralités source d'urbanité, entre autres en lien la proximité des équipements sportifs. La requalification du Parc des sports de la Charrière pourrait être un levier pour requalifier et transformer cette partie de la ville. • Dans le secteur rue de L'Etang – rue du Marais, entre la rue du Collège et la rue Fritz Courvoisier, à l'Ouest de la sortie du contournement, promouvoir la mixité et la ville productive. Les nouveaux développements sur les potentiels à bâtir restants, en marge du site des services industriels de la ville, doivent être bien reliés au contexte pour sortir de leur isolement et de leur fragmentation. Ceci implique plus de perméabilité, et plus de services pour les habitants de l'ensemble du secteur. Enfin, la place des Forains comme espace public identitaire et rotule entre la ville ancienne et de l'Est de la ville est à valoriser. Alors qu'un parking de quartier souterrain à cet endroit paraît possible (compensation de la perte de places de parc sur la place du marché), la réalisation d'un P+R à cet endroit serait trop rapproché au centre de La Chaux-de-Fonds et n'est a priori pas souhaitable. • A l'Est du futur débouché du contournement Est, entre les rues du Collège et Fritz Courvoisier, renforcer le tissu économique du pôle par la densification des activités productives et artisanales, tout en garantissant une qualité minimale des espaces publics et des mobilités (éviter un arrière peu qualifié, cumulant des fonctions indésirables et peu qualifiées). • Garder les réserves au Nord de la rue du Collège entre cimetière et terrains de sport pour des équipements publics voire pour des services en lien avec les équipements publics (ex. jardinerie en lien avec le cimetière). Les terrains au nord de la Rue du Collège, notamment à 						

	<p>la hauteur de la nouvelle sortie du contournement, participeront à la création d'une nouvelle « façade » sur cet axe.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser l'axe rue du Collège comme un boulevard urbain qui tient et irrigue l'Est de la ville. Orienter les quartiers en transformation / densification, leurs fronts actifs, en priorité sur cet axe accueillant les transports publics et mobilités douces. • Avec le contournement Est H18, il s'agit de fortement modérer et apaiser les rues vers le centre-ville (Collège, Friz-Courvoisier, etc.), en particulier la rue du Collège au-delà du carrefour avec la rue du Marais. • Le secteur de l'émergence du contournement Est H18 de La Chaux-de-Fond est à traiter avec soin et au sens d'une infrastructure urbaine intégrée (non pas comme une jonction d'autoroute). Par sa localisation en milieu, dans la bande urbanisée principale de l'Est de la ville, son effet de rupture doit être réduit au minimum. Il s'agit de prévoir des carrefours urbains (pas de giratoire) et compacts et en aucun cas réaliser des infrastructures routières extensives sur les axes nouvellement qualifiés des rues du Collège et Fritz Courvoisier. <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur le boulevard urbain de la rue du Collège, prioriser les TP et réaliser des aménagements généreux et attractifs pour la MD, valoriser les espaces publics de façade à façade. • Avec le développement à moyen terme du pôle, ajuster l'offre en transports publics du secteur à la nouvelle demande créée par la densification, notamment prévoir une augmentation de l'offre urbaine (ligne principale avec une fréquence de 10', inscrite au PA RUN). • Valoriser et multiplier les parcours MD transversaux à la rue du Collège et à la rue du Marais, pour établir les liens vers les TP en fond de vallée (rue du Collège), pour améliorer l'accès aux équipements (sport, écoles, cimetière, etc.) et vers les quartiers résidentiels importants sur les hauteurs (par ex. Arrêtes, Cornes-Morel) et pour promouvoir en général la MD dans l'ensemble de l'Est de La Chaux-de-Fonds (liens interquartiers par ex. vers le centre-ville). • Requalifier les axes Fritz Courvoisier et Marais en lien avec leur fonction principale d'accès des quartiers : renforcer la structure du quartier par l'aménagement d'axes urbains qualifiés et adaptés au contexte résidentiel traversé, ainsi que réaliser des espaces publics et aménagements de mobilités douces attractifs. • Gérer le trafic sortant de la H18 et arrivant du Jura, par des carrefours permettant un contrôle d'accès et guidage des flux vers les axes de transit désirés. • Coordonner les accès routiers aux quartiers mixtes et aux zones d'activités et leurs stationnements en accord avec la hiérarchie du réseau adaptée suite à la mise en service du contournement Est H18. Favoriser la réalisation de parkings centralisés pour de grandes poches urbaines (jusqu'à 300m), en particulier dans la bande centrale principale, avec une accessibilité organisée depuis la rue Fritz Courvoisier (puisque la rue du Collège est appelée à devenir l'artère principale TP et MD et animée de ce morceau de ville). Il s'agit notamment de mettre en œuvre le principe du premier pas dans les nouveaux quartiers en favorisant des poches « sans/pauvre en voitures » et le recours aux TP et MD, soit en conséquence admettre de marcher aussi jusqu'à 300m pour aller au parking (comme pour les TP). <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour les urbanisations à l'Ouest du branchement du contournement (mixte), une densité de 200 HE / ha est à viser pour le moyen long terme, avec le renforcement progressif de la fonction résidentielle dans le secteur. • Pour la bande à l'Est du branchement (industrie et artisanat), une densité de 100 HE / ha semble appropriée.
<p>Actions et leviers d'aménagement</p>	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser la rue du Collège comme boulevards urbains et colonnes vertébrales pour les quartiers du fond de vallée autour des équipements sportifs • Augmenter les perméabilités des quartiers du fond de vallée et créer un maillage urbain permettant d'accéder aisément aux équipements, aux TP et aux quartiers voisins tous azimuts • Développer l'offre en transports publics pour la desserte de l'axe <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Requalifier et modérer les axes Marais et Fritz-Courvoisier
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures	
Référence	
Options étudiées et écartées	<ul style="list-style-type: none"> • Développer la ville mixte et établir une continuité urbaine au-delà de la connexion à la H18 serait souhaitable, mais semble aujourd'hui impossible avec la configuration de l'échangeur choisie. Dans une logique de pragmatisme, l'accent est donc mis sur la valorisation du secteur à l'Ouest de la connexion à la H18, ainsi qu'un soin concernant les programmes accueillis autour du cimetière. Le triangle entre connexion à la H18, rue du Collège et rue Fritz-Courvoisier reste une zone pour l'accueil de programmes de faible à moyenne valeur ajoutée, ainsi que pour l'accueil des services industriels de la Ville de La Chaux-de-Fonds.
MISE EN OEUVRE	
Procédure et études	<input type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : Projets d'aménagement et d'exploitation de voiries
	<u>Remarques :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Stabiliser les affectations des sous-secteurs du pôle dans le PAL. • Procéder par PQ pour les secteurs à transformer / densifier le long des rues du Collège et du Marais • Réaliser des projets d'aménagement et d'exploitation intégrés (mobilité – paysage) pour rues du Collège, du Marais et Fritz-Courvoisier, ce qui permet par la même occasion de définir finement les mesures d'accompagnement de la mise en service du contournement H18 pour l'Est de la ville.
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de La Chaux-de-Fonds, Canton • Propriétaires divers pour les PQ
Calendrier	<u>Calendrier global :</u> <ul style="list-style-type: none"> • 2021 projet d'aménagement et d'exploitation intégré pour les rues principales du secteur
Questions ouvertes	Manquent des informations relatives à H18, VADEC+ et vision des équipements sportifs

Marin-Epagnier	
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • 3 lieux de vie (centre commercial, gare et bourg) formant une trilogie avec tous les ingrédients pour réaliser un morceau de ville nouvelle. Toutefois, la gare est aujourd’hui un « non-lieu » et le centre commercial lui tourne le dos. Les importantes surfaces peu valorisées entre la gare et le centre commercial (pyramides, parkings, livraisons, etc.) constitue l’atout numéro 1 pour requalifier ce morceau de ville et créer un pôle de gare dynamique et attractif. L’accès au centre commercial ne met pas en valeur le piéton, la marche-à-pied et les transports publics et est à reconsidérer. • Le quartier au sud de voies représente un potentiel important de redéveloppement : bâti vieillissant, très peu de rez-de-chaussée actifs ; à noter plus au Sud les opérations de renouvellement / densification en cours. • Le site dispose d’une desserte en transports publics excellente avec une halte RER et bientôt deux axes structurants TP. • En matière de mobilité douce, la « voie verte » au Nord des voies CFF demande juste à être finalisée et valorisée par de nouveaux aménagements. Les franchissements existants des voies ferrées sont actuellement peu attractifs (étroits, insuffisamment aménagés, etc.) et en nombre insuffisant au regard des développements prévus. Enfin, les cheminements existants en direction du lac et en particulier leurs embranchements sont à mettre en valeur à proximité, sur le parvis de la gare • Certains secteurs du site sont déjà occupés, notamment par l’entrepôt TransN (qui accueille aussi des activités autre que le stockage des bus) et l’entreprise Metalor (périmètre fermé et imperméable ; attention OPAM). Toutefois, ces sites sont à considérer comme des potentiels de densification/transformation à moyen-long terme.
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR COMUL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la structure urbaine autour de la gare de Marin et du centre commercial. • Le PDR COMUL estime le potentiel d’habitants-emplois du pôle de gare de Marin à 1’669 HE, avec affectation mixte, haute densité, 25% d’emplois. <p><u>Revision PAL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La commune envisage une augmentation des ZH / ZM / ZC dans le périmètre du pôle de gare. La pré-étude ne dimensionne pas encore le développement souhaité de manière quantitative. <p><u>Aménagement gare BLS de Marin-Epagnier – étude préliminaire (état février 2020)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Besoin de réaliser 2 bordures de quai et 2 voies de réception • Position en paquet à la hauteur de la gare, ou bien de manière dissociée (voir schémas) <p><u>Schéma directeur PDE pôle littoral Est</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Composition d’un quartier qui viendra marquer la limite Est de l’agglomération neuchâteloise : • Créer un quartier durable et mixte qui assure une transition entre la localité d’Epagnier et la zone d’activités • Aménager des espaces publics de qualité • Offrir un réseau de cheminements modes doux dense, lisible et confortable (aménagement d’une trame d’espaces publics favorables à la pratique des modes doux (MD) et attentives aux lignes de désir) • Garantir une desserte en transport public de qualité • Diriger le trafic routier vers l’Est • Engager une politique de stationnement favorisant les mobilités alternatives • Promouvoir une architecture de qualité pour garantir une bonne intégration urbaine du pôle. Favoriser des aménagements extérieurs de qualité qui dialoguent avec les espaces publics
Caractère du pôle	Pôle de gare à vocation mixte, avec une dominante « centre-ville, services et commerces » et « bureaux et services » autour de la future centralité émergente autour de la gare, en particulier

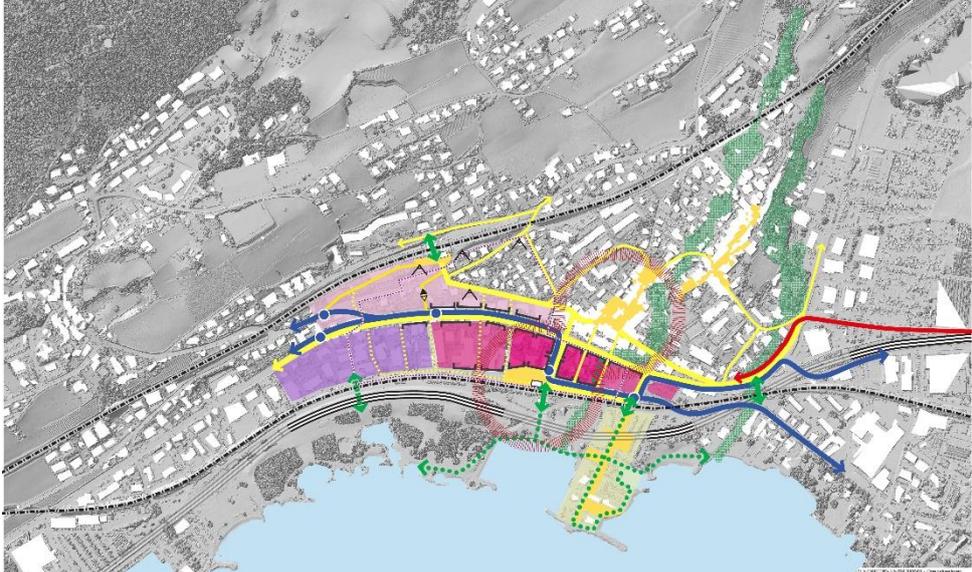
	<p>au nord et une dominante « résidentielle avec besoins quotidiens », dans les parties plus éloignées de la halte (> 300m), notamment au nord-Ouest et au Sud.</p> <p>Ce pôle de gare constitue le nouveau cœur du « Pôle Est » de la Ville Littoral, et doit en conséquence accueillir des programmes, services et équipements de rayonnement régional et d'agglomération. Il ne reste plus qu'à « faire la ville » autour de la gare et du centre commercial.</p> <p>A noter enfin, la présence à proximité immédiate du Pôle de développement économique Littoral Est, qui est à développer sur les mêmes atouts de qualité que le pôle mixte urbain. Il dispose d'un fort potentiel d'accueil pour les activités économiques à haute valeur ajoutée (DAS) et une part de logement et d'activités mixtes faisant la transition.</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; border-right: 1px dashed black;"><input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td style="width: 33%; border-right: 1px dashed black;"><input type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td style="width: 33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	<p>Donner une épaisseur au quartier mixte au Nord de la gare suffisante pour faire émerger une nouvelle centralité d'agglomération et atteindre une masse critique d'habitants-emplois permettant de créer du liant entre les diverses « plaques » aujourd'hui présentes. Ceci est déterminant pour assurer l'intégration et le développement d'un pôle économique de « qualité urbaine » et pour connecter les développements résidentiels prévus vers l'Est et à Epagnier.</p> <p>Faire de la gare la centralité pour le nouveau quartier mixte de part et d'autre de la voie ferrée et comme nouvel épicerie de La Tène, ainsi que réaliser autour de la gare les interfaces TP, les espaces publics d'accueil et les programmes urbains qui animent le lieu.</p>						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser « 500m de ville de plus » pour concrétiser le « pôle Est » de la Ville littoral. Il s'agit de donner une seconde face à la gare, avec un bout de ville animé et vivant au Nord. Ce morceau de ville à construire sur les pyramides, parkings, voies d'accès doit bénéficier d'une épaisseur de quartier mixte suffisante pour abolir l'actuelle juxtaposition d'éléments disparates. Un secteur urbain, aux rez-de-chaussée actifs, composé d'un fin maillage d'espace public de qualité et piétons est à réaliser. Pour cela, il est nécessaire de changer l'affectation et la vocation de l'ensemble des terrains au Nord de la gare vers la zone mixte. • Réaliser une trame viaire et d'espace public solide pour étendre le sentiment de ville au Nord de la gare, du centre commercial jusqu'à Epagnier. Il s'agit d'établir des continuités urbaines, d'espace publics, de mobilité douce au Nord de la gare, afin de faire émerger un système unique et cohérent d'accès, d'espaces publics, de liens, de lieux de vie et de rencontre partagés. Ce système est orienté vers la gare et les arrêts de bus, ainsi que vers le centre commercial et le bourg. • Retourner le centre commercial vers la gare, avec une façade et entrée principale Sud. L'aménagement d'un espace public et axe MD généreux entre le centre commercial et la gare, avec une programmation urbaine ouverte sur les ruelles et l'espace public de la gare Nord nouvellement créé, doit contribuer à la faisabilité de ce retournement. • Appliquer un gradient de mixité qui tient compte de la desserte en transports publics (distance à la gare) et des nuisances (voie ferrée, gare, trafic marchandises, activités du centre-commercial et industrielles, OPAM, etc.). • Valoriser et multiplier les franchissements de la voie ferrée entre le quartier mixte au Nord et les quartiers au Sud, puis le lac, notamment élargir le passage inférieur de la gare (exemple : passage inférieur de Gland, VD) et réaliser un franchissement supplémentaire à l'Est (actuelle distance : 1km entre la gare et le prochain franchissement) • Valoriser les liens et lieux de vie dans le triangle, notamment entre le centre de Marin (ancien village), le centre commercial et la gare. <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Établir des liens et des continuités entre le réseau d'espaces publics du pôle de gare et celui du PDE <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour Marin Nord, une densité de 200 HE / ha est à viser dans la logique de « créer 500m de ville de plus ». 						

Actions et leviers d'aménagement	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de l'interface TP biface et des espaces publics de la gare, en particulier l'espace Nord, rotule vers le nouveau quartier mixte et accueillant la prolongation de l'axe structurant TP vers le PDE. • Mise en place d'un maillage MD qui préfigure la structure du futur quartier mixte au Nord de la gare et prépare le site à la densification. • Retourner le centre commercial vers la gare, y compris réaliser une nouvelle émergence Sud et réorganiser les espaces de circulation et livraisons (intégrer à de futurs bâtis ?) <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Elargissement et réaménagement du passage inférieur, avant ou de manière concomitante à la réorganisation du faisceau par la BLS
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures	
Référence	 <p><i>Marin centre : enjeu de retourner le centre commercial vers la gare – emballer la logistique, doter le bâtiment d'une façade attractive, réaliser un espace de parvis animé.</i></p>
Options étudiées et écartées	<p>/</p>
MISE EN OEUVRE	
Procédure et études	<p><input checked="" type="checkbox"/> MEP <input type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input type="checkbox"/> Autre : /</p>
	<p><u>Remarques :</u> Conduire un MEP portant sur l'ensemble du pôle mixte. Concevoir un projet ambitieux portant sur un large périmètre et intégrant l'ensemble des acteurs en place, y compris les acteurs moins enclins à une changement à court-moyen terme (par ex. Metalor). Il s'agit en effet de définir un nouveau morceau de ville d'échelle d'agglomération et identifier l'ensemble des potentiels pour un état final (par ex. remplacer le dépôt TransN par un bâtiment de 5-6 étages avec le dépôt en rez et des bureaux, logements dans les étages, à l'image du dépôt Kalkbreite à Zürich), puis de décliner les phases de mise en œuvre, avec les projets indispensables et réalistes à court-moyen terme.</p> <p>Les préconisations à tester et inscrire dans le cahier des charges sont notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nord des voies BLS: réaliser un quartier mixtes accueillant services, bureaux, commerces, cafés & restaurants, mais aussi de la production et des logements (augmenter la part pour l'habitat par rapport à la planification actuelle et viser une large mixité des activités)

	<ul style="list-style-type: none"> • Orienter les différents espaces publics et réseaux vers la gare BLS • Créer un véritable maillage urbain et réseau de mobilité douce (ville des courtes distances), ainsi que prévoir les nouvelles liaisons MD essentielles au développement du pôle : voie verte, franchissements supplémentaires des voies, etc. • Typologies urbaines du quartier mixte (possibilité de réaliser des tours ?) • pôle économique cantonal (PDE): continuité de la trame et qualité de l'espace public avec le pôle de gare, axe de bus desservant le PDE
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Commune de La Tène, Canton, propriétaires divers (BLS, Migros, Metalor compris)
Calendrier	<u>Calendrier global :</u> <ul style="list-style-type: none"> • 2020 - 2021 : conduite du MEP
Questions ouvertes	/

Saint-Blaise	
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le secteur allongé entre la voie BLS et la route cantonale, le bâti présente des gabarits déjà assez importants (en particulier coté RC). • La route cantonale n'est aujourd'hui pas perçue comme colonne vertébrale de la commune. Elle a un caractère routier fort et une requalification complète est à mener (mesure PA), avec un accent particulier sur les franchissements piétons et vélos, notamment pour l'accès au village et les transports publics (déficit important de liaisons vers la gare CFF et certains arrêts de bus). • Le secteur villas entre la gare CFF et la route cantonale composé d'un bâti ancien malgré quelques opérations en cours, offre un potentiel de développement intéressant à moyen long terme, notamment avec de belles vues. • Dans le secteur de la gare BLS, les liens vers le village et les arrêts de bus sur la route cantonale sont à valoriser/aménager, alors que les franchissements vers le lac sont peu attractifs et insuffisants au regard de la qualité de détente qu'offre cet espace. • Pour le secteur de la gare CFF le potentiel restant se situe principalement sur le site de la gare. Sous la gare, la rue de la Maigroge est à requalifier pour améliorer la condition des mobilités douces accédant la gare notamment.
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR COMUL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement autour de la gare BLS (secteur entre la route RC5 et la ligne BLS). Le projet de réaménagement de la RC5 est en cours et la densification/restructuration du secteur est étudiée dans le cadre de la révision du PAL (projet de territoire en cours, secteur « bourg-lac »). Développement autour de la gare CFF concrétisé avec le PS « Gare de Saint-Blaise CFF ». • Développement de réseaux et d'axes de mobilité structurant • Valorisation des espaces publics • Affectation en zone mixte préconisée <p><u>Révision PAL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser le potentiel de densification présent pour restructurer et valoriser le pôle gare. • Améliorer les liaisons des gares avec les quartiers et l'ensemble du territoire communal. • Revaloriser les axes routiers principaux en artères de vie, en lien avec leur densification. • Aménager l'axe routier principal de manière attractive pour la MD. • Créer des espaces ouverts de qualité dans le cadre de la densification. • Améliorer les relations avec les bords du lac (plus de traversée, visage urbain de centre le long du chemin de fer).
Caractère du pôle	<p>Pôle de gare BLS à vocation mixte, avec une dominante « centre-ville, services et commerces » au cœur du pôle et en lien avec le village. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la halte, l'intensité urbaine et la densité diminuent (> 300m de la halte et au-delà) avec progressivement une dominante passant de « bureaux et services », à « résidentielle avec besoins quotidiens » et enfin « activités productrices et artisanales ».</p> <p>Pôle de gare CFF à vocation mixte, avec une dominante « résidentielle avec besoins quotidiens », à savoir une très forte dominante logements avec l'accueil possible en rez-de-chaussée de quelques services du quotidien sur le front bâti le long de la route cantonale.</p> <p>Le centre de Saint-Blaise, avec son pôle en développement se concentre entre le bourg et le lac ainsi qu'entre ses 2 gares. Il est structuré autour de 2 axes majeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - axe qualitatif et piéton village – gare – lac, dans la direction Nord-Sud (orange) - axe dynamique entre les 2 gares, dans la direction Est-Ouest (jaune) <p>Le secteur de la gare BLS constitue ainsi la rotule entre les 2 axes majeurs structurant le centre de Saint-Blaise du point de vue spatial (croisement des 2 axes), programmatique (plus forte intensité et densité) et en matière d'intermodalité (plus haute accessibilité TP).</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine <input type="checkbox"/> Centralité de quartier <input checked="" type="checkbox"/> Entrée de ville </p>

	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
STRATEGIE			
Idée maîtresse	<p>Dans le secteur de la gare BLS, densifier fortement le tissu existant, avec un développement mixte y.c. avec des produits haut-de-gamme (services, bureaux, sièges de PME, résidentiel de luxe) et valoriser les espaces publics le long de l'axe Nord-Sud, en continuité avec la piétonnisation du centre du village, avec un enjeu particulier entre la route cantonale et gare.</p> <p>Plus globalement, induire et soutenir une densification qualitative, avec une programmation mixte, autour de la route cantonale entre les 2 gares. Valoriser les 3 axes Est-Ouest pour tenir le secteur de développement urbain dynamique entre les 2 gares et garantir son irrigation par les modes doux depuis les gares et le bourg : RC, rue des Lavannes, chemin de la plage.</p>		
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Requalifier l'interface de la gare BLS et les espaces publics permettant la liaison avec le centre historique, en vue de créer un pôle d'échange multimodal compact et attractif ainsi qu'affirmer la rotule spatiale et programmatique entre l'axe majeur village et lac et l'axe Est-ouest entre les deux gares, et à plus large échelle entre Saint-Blaise et la Ville Littoral. La gare BLS constitue le cœur du pôle et accueille des fonctions de centre-ville, voir l'un ou l'autre programme emblématique (siège, hôtel, etc.). • Dans le village, l'enjeu se concentre le long de la route cantonale, notamment avec l'ambition de renforcer les multiples axes village-gare-lac à travers la route cantonale et la voie ferrée et compléter la séquence de places qualitatives du village jusqu'au lac. • Améliorer les interfaces TP et les échanges entre trains et bus pour les 2 gares : <ul style="list-style-type: none"> - amener les bus à la gare BLS, par une déviation des deux axes structurants TP bus (ligne 101 et 107) sur la place de la gare, afin de créer une véritable interface de mobilité train – bus – vélo – piétons. - déplacer les arrêts bus en lien avec de nouveaux escaliers vers la gare CFF, notamment l'arrêt « Sentier de la gare » sud est à déplacer vers l'Ouest. • Tenir le secteur entre les deux gares par 3 axes reliés entre eux : rue des Lavannes, route cantonale et chemin de la plage ; réaménager ces 3 axes (notamment la RC, mesure PA RUN) et renforcer les liens transversaux, en s'accrochant aux secteurs à vocation piéton du centre du village. • Dans le secteur allongé compris entre la voie ferrée et l'axe structurant TP sur la route cantonale à vocation mixte, densifier de manière à conserver des vues pour le coteau au pied de la gare CFF, tout en favorisant une réinsertion du tissu artisanal actuel (en particulier dans la partie Ouest du pôle, plus éloignée de la gare). • Toujours entre les deux gares, sur le coteau entre la route cantonale et la gare CFF, favoriser une densification du tissu résidentiel : position très intéressante entre 2 gares, le long de l'axe structurant bus, à proximité du village, avec vues par-dessus le quartier émergent du pôle en contre-bas (secteur allongé). <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ouvrir et valoriser la coulée verte le long le Ruau à travers le secteur de la gare BLS • Dans le secteur du lac et de la zone de loisirs valoriser les espaces publics (suppression, réorganisation du stationnement VP et bateaux). <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle de gare, une densité de 200 HE / ha est à viser en moyenne, avec des densités plus élevées à proximité de la gare BLS (250 HE / ha) et moins élevées plus à l'Ouest entre la RC et la voie ferrée de la BLS (150 HE / ha). 		
Actions et leviers d'aménagement	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorisation des 3 axes qui structurent et irriguent les principaux secteurs de développement : rue des Lavannes, route cantonale (mesure PA RUN) et chemin de la Plage • Valorisation des espaces publics entre gare et RC en continuité avec la piétonnisation du village, notamment pour valoriser l'interface train - bus et améliorer l'accès vers le lac <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p>		

	<ul style="list-style-type: none"> • Densification du maillage mobilité douce et en particulier des liaisons transversales dans le secteur compris entre la RC et la voie ferrée, puis vers la gare CFF, tout en connectant les arrêts de bus • Poursuivre l'extension de la zone à vocation piétonne du centre du village (projet en cours d'étude par la commune : Grand-Rue, rue du Temple, rue des Moulins, ruelles des Voûtes). 			
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures				
Référence	 <p>Köniz, Schwarzenburgstrasse / Bläuacker, aménagement RC (source: OFEV, mars 2011)</p>			
Options étudiées et écartées	/			
MISE EN OEUVRE				
Procédure et études	<table border="1" data-bbox="405 1644 1377 1711"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> MEP</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Autre : Xxx</td> </tr> </table> <p>Remarques : Conduire un MEP sur le secteur principal entre la gare BLS et route cantonale.</p> <p>Les préconisations à tester et inscrire dans le cahier des charges sont notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • potentiels de densification, réseau MD vers la gare, interface train – bus, programmation et spatialisation des espaces de la rotule gare BLS, valorisation des espaces publics des 3 axes parallèles • extension de la réflexion en direction de la gare CFF : densification du tissu pavillonnaire, réseau MD et liaisons entre les deux gares ainsi qu'entre le quartier et le centre du village • extension de la réflexion en direction du lac (vision prospective « Marina ») : aménagement d'espaces publics (avec les équipements nécessaires par ex. restauration) • résultats év. à ancrer dans un PDS (plan directeur sectoriel) 	<input checked="" type="checkbox"/> MEP	<input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ)	<input checked="" type="checkbox"/> Autre : Xxx
<input checked="" type="checkbox"/> MEP	<input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ)	<input checked="" type="checkbox"/> Autre : Xxx		

Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Commune de Saint-Blaise, Canton (route cantonale), BLS et CFF
Calendrier	<u>Calendrier global :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Idéalement, le MEP est conduit avant la finalisation de la révision du PAL, afin de l'alimenter encore.
Questions ouvertes	/

Monruz	
Type de pôle :	Pôle mixte (PM)
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • La centralité de Monruz au pied de la tour Denner est dominé par le stationnement et sans qualité de séjour. La tour possède un potentiel de valorisation de ses terrasses avec vue sur le lac. La rue de Champréveyres possède également un potentiel de requalification en lien avec les enjeux à long terme (gare de Monruz, connexion bas-haut, etc.). • Les parcours mobilité douce transversaux, notamment depuis la voie mobilité douce du bord du lac ou pour les accès au lac en général, ainsi qu'entre tous les rues parallèle é différents niveaux sont peu qualitatifs, sont insuffisants et surtout souvent peu lisibles et confidentiels (attention à porter au dénivelé entre la rue de Monruz et lac). • Le chemin mobilité douce du bord du lac (chemin vélo dans le quartier, car le chemin juste au bord de l'est piéton), en lien notamment avec le Palafitte et les espaces de détente est fréquenté, toutefois il fait l'objet de forte discontinuité et/ou parcours inadaptés pour les cycles notamment (détour autour de la villa privée, secteur jonction autoroutière, route des Falaises, etc.). Le plan directeur cantonal de la mobilité douce cyclable (PDCMC) et le plan directeur cantonal des rives prévoient des mesures d'optimisation à ce effet. • Les bretelles d'accès à la jonction autoroutière avec la rue des Falaises, ainsi que la rue de Monruz sur sa section Est (au Nord du Palafitte) représente une véritable césure urbaine. Une requalification de l'axe structurant rue de Monruz est nécessaire (mesure PA RUN), notamment avec la création de nouvelles traversées pour les piétons. • Les arrêts de transports publics sont mal disposés dans le dispositif urbain et/ou les chemins d'accès piétons aux arrêts sont insuffisants (par ex. entre rue des Champréveyres et rue de Monruz). • Le long de l'axe structurant de la rue de Monruz, il existe d'importants potentiels de densification à l'Est et à l'Ouest de Bulgari, alors qu'au nord il reste quelques poches non bâties ou à reconstruire. • L'orientation générale de la trame spatiale et viaire Est-Ouest induit également une direction générale des jardins Est-Ouest intéressante à conserver/ reproduire.
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR COMUL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le développement des sites le long des axes de transports publics structurants existants et futurs (PRODES 2030) par densification/restructuration (affectation mixte, moyenne à haute densité) et par détermination de pôles (e.a. Monruz-Sud). Développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD. <p><u>Plan directeur des rives du lac de Neuchâtel (PDRives)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimiser le sentier du Lac dans les secteurs identifiés, en s'appuyant sur le droit de marchepied. Planifier et mettre en œuvre les sites potentiels pour des projets publics d'envergure et les liaisons pédestres définies dans le plan directeur des rives <p><u>PDS Monruz Sud</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des qualités spatiales de l'articulation urbaine au départ de la route des Gouttes d'Or ; amélioration des parcours de mobilité douce le long du lac et perpendiculairement vers le coteau ; extension et valorisation du parc public riverain, au bénéfice de la population urbaine ainsi que des résidents des habitations situées aux environs <p><u>PQ Monruz Sud</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Doter le secteur d'une structure urbaine qui soit en même temps un nouveau centre de vie et de conjonction avec les rives du lac. Renforcer la continuité entre le tissu bâti au nord et les rives du lac au sud. <p><u>Programme « Nature en Ville »</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Conception d'un parcours didactique reliant les milieux naturels et éléments paysagers à valoriser et des aménagements à créer, dans l'objectif de sensibiliser la population locale et les visiteurs à l'importance des milieux naturels et de la biodiversité en ville

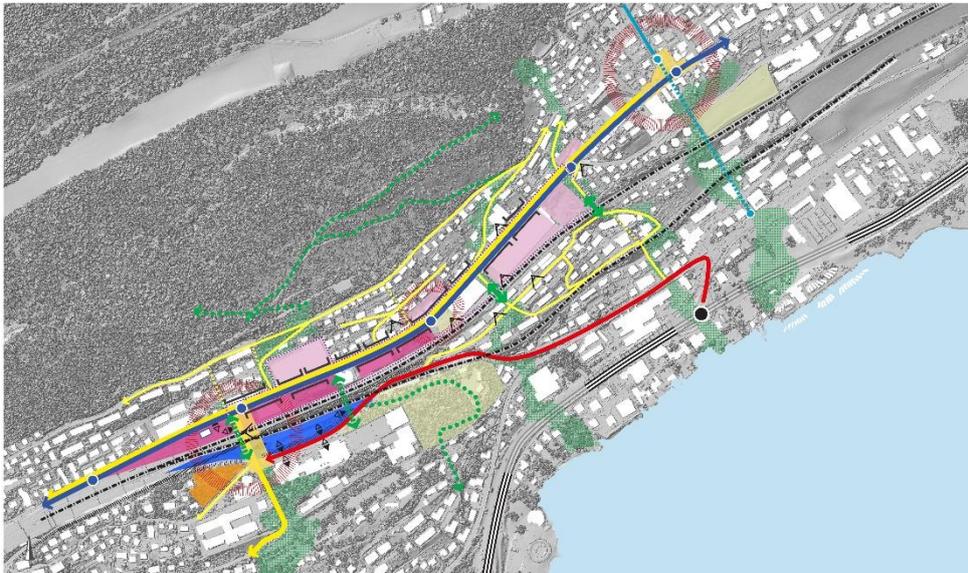
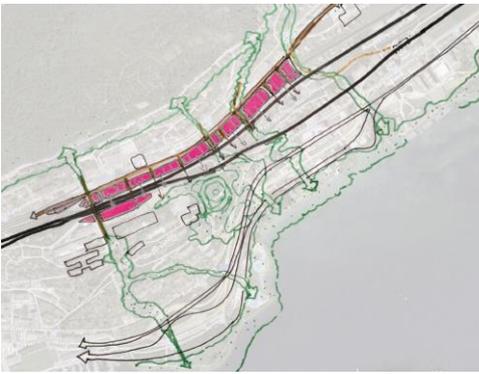
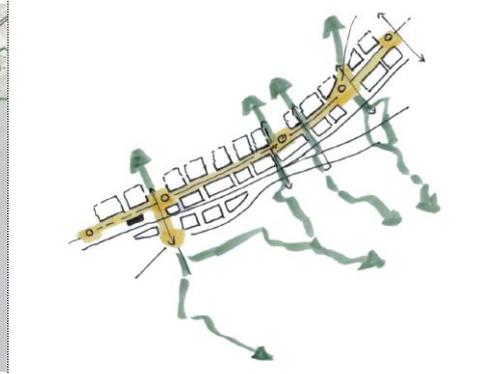
Caractère du pôle	<p>Pôle à vocation mixte à affirmer autour de la micro centralité (actuel Denner) préexistante, de l'axe structurant TP et à moyen-long terme de l'éventuelle nouvelle gare et/ou station du funiculaire. Le cœur du pôle mixte prévoit une dominante « bureaux et services », avec par ex. des back-offices, et des quartiers à vocation « résidentielle avec besoins quotidiens » au nord de la rue de Monruz et du Palafitte. Dans la bande occupée par Bulgari, la mixité est à dominante « activités productrices et artisanales » mais pourra muter vers « bureaux et services » à moyen terme.</p> <p>Monruz, en binôme avec le pôle Portes-Rouges – Fahys – La Coudre, constitue un pôle urbain mixte avec rôle de centralité locale pour l'Est de Neuchâtel. Il correspond aussi à la limite Est du centre-ville de Neuchâtel dans le sens que c'est ici au plus tard que les voitures en transit (même de la Ville Littoral, par ex. St-Blaise – Peseux), doivent être aiguillée vers le tunnel autoroutier A5 évitant le centre-ville.</p> <table border="0" data-bbox="400 562 1380 674"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	<p>Qualifier et faire la rue de Monruz, de la rue des Saars au Chemin du Châble, un boulevard et une centralité pour ce secteur de la Ville Littoral, en prolongement de la valorisation de l'axe entre St. Blaise et Monruz. La rue de Monruz constitue dans ce tronçon l'axe majeur, avec l'accueil de l'axe structurant TP bus, les lieux de rencontre, l'adressage des bâtiments et la centralité à renforcer (par opposition à l'état actuel dominé par la jonction et le carrefour d'entrée de ville).</p> <p>Cette transformation nécessite la création d'un espace animé de façade à façade sur la rue de Monruz et autour de la centralité, ainsi que la mise en réseau les divers lieux des rives du lac avec leurs équipements et à l'axe structurant sur la rue de Monruz, jusqu'aux lieux de vie sur l'axe du haut (La Coudre - avenue du Vignoble).</p> <p>En complément, compléter et qualifier le chemin du lac en tant qu'élément clé pour structurer le secteur en matière de mobilité douce.</p>						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Densifier le tissu le long de la rue de Monruz, dans la bande Sud de part et d'autre de Bulgari, mais aussi au Nord de l'axe et orienter les structures bâties existantes (Bulgari, aujourd'hui en contrebas séparé de la rue par une fosse, hôtel Palafitte, la maison de maître, etc.) et nouvelles sur l'axe (le plan de quartier Monruz parle de fronts bâtis sur la rue Gouttes d'Or, mais le PD sectoriel pour Monruz Sud met le parking paysager en front sur rue sur cet axe). • Valoriser et rendre lisible les liaisons vertes et mobilité douce perpendiculaires à l'axe structurant de Monruz. • Traiter le carrefour rue de Monruz – bretelles autoroutières d'une manière urbaine et compacte (pas autoroutière), favorisant les traversées piétonnes et l'intégration des cycles et la priorisation de l'axe structurant TP. Inciter l'usage des tunnels d'évitement du centre-ville pour tous les usagers ne se rendant pas au centre-ville Est de Neuchâtel. • Renforcer les liaisons mobilités douces perpendiculaires au lac reliant les bandes horizontales « coincées » entre les infrastructures et routes à caractère routier : coulées vertes, accès au lac et au coteau (abbaye, La Coudre, Chaumont), par ex. par le chemin Vignolants – Theyers (connexion MD à réaliser). • Compléter et valoriser l'axe de confort d'agglomération vélo le long du lac : réaliser un parcours vélo confortable, direct, notamment en utilisant le potentiel offert par le projet de développement de la parcelle privée sur le lac (à l'Ouest de Palafitte) rachetée par la ville ou encore en réaménagement certaines portions peu attractive (itinéraires indirects, conflits avec stationnement, étroitesse du chemin bidirectionnel MD routes des Falaises, etc.). Le chemin au bord de l'eau est pitéon. <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser le patrimoine bâti (Bulgari, maison de maître, etc.) avec la création de placettes et de parvis sur le boulevard urbain de la rue de Monruz • Ouvrir des vues sur le lac depuis la rue de Monruz 						

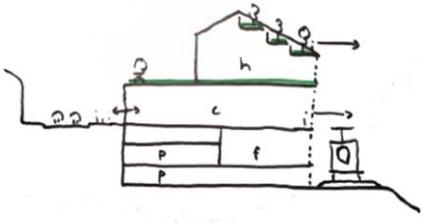
	<ul style="list-style-type: none"> • Relier les points d'intérêt dispersés dans le secteur, existants et à venir, par des liens attractifs et un maillage fin d'espaces publics et de liaisons de mobilité douce • A moyen-long terme, préfigurer l'intégration urbaine d'une éventuelle nouvelle halte RER sur la ligne BLS, accessible depuis le haut (La Coudre) et le bas (Monruz, lac avec débarcadère) • Également dans une perspective à long terme prolonger le funiculaire de La Coudre vers Monruz et organiser son interface avec l'axe bus structurant, le lac et le débarcadère de Hauterive, éventuellement relocalisé (lien touristique lac – montagne). <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle, une densité de 200 HE / ha est à viser.
<p>Actions et leviers d'aménagement</p>	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement de la rue de Monruz comme boulevard urbain avec rez-de-chaussée ouverts sur la rue, ainsi qu'intégration de tous les modes (priorisation TP, sécurisation cycles, attractivités parcours et franchissements piétons, etc.) • Réalisation du tronçon manquant de l'itinéraire d'agglomération de confort vélo sur le lac entre le club d'aviron et le Palafitte, ainsi qu'amélioration de la séquence route des Falaises. • Valorisation / réalisation des relations lac - côteau • Renforcement des perméabilités MD, en lien avec les plans de quartier <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • A long terme, concrétisation d'une interface multimodale train – bus – funiculaire – bateau - MD
<p>Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures</p>	
<p>Référence</p>	 <p><i>Convergence et interconnexion de 3 grands éléments structurants : rive du lac ; axe de vie de la rue de Monruz ; le couloir lac-montagne Palafitte / La Coudre</i></p>

		
	<p><i>Valoriser les axes parallèles au lac ...</i> ... <i>renforcer couloirs et relations lac-montagne</i></p>	
Options étudiées et écartées	/	
MISE EN OEUVRE		
Procédure et études	<input checked="" type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : Xxx <u>Remarques :</u> Conduire un MEP avec un focus sur les espaces publics. Les préconisations à tester et inscrire dans le cahier des charges sont notamment : <ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement de la rue de Monruz, y compris l'urbanisation le long de la rue : relation façades / fronts / rez-de-chaussée et espaces publics. • Valorisation et création de liaisons transversales nord-sud entre le coteau et le lac • Maintenir les points de vue et perspectives sur le lac • Réaménagement du carrefour (sur la base des études disponibles) et favoriser l'intégration de tous les modes, en particulier du piéton. • Intégrer dans une vision à moyen-long terme la gare et le prolongement du funiculaire de La Coudre Par ailleurs, développer des PQ individuels pour l'urbanisation des secteurs le long de la rue de Monruz	
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Neuchâtel, Canton (route cantonale) 	
Calendrier	<u>Calendrier global :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Entre 2021 et 2023 conduite du MEP (mise en cohérence urgente des démarches diverses dans le secteur) 	
Questions ouvertes	Voire aussi les réflexions dans le cadre de l'Atelier de projet urbain du Master en développement territorial UNIGE-HEPIA (automne 2018)	

Portes-Rouges	
Type de pôle :	Pôle mixte (PM), ainsi qu'un Pôle d'axe structurant TP (PAXS dans le PA RUN)
ORIENTATION ET ANALYSE	
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • L'axe principal structurant le pôle (avenue des Portes Rouges) est déjà réaménagé dans sa portion en direction de La Coudre, mais il reste encore très routier dans le secteur Ouest du pont et du carrefour Fahys – Portes-Rouges – Mulet. • Actuellement, le seul lieu présentant un caractère et une intensité de centralité se situe autour de la Migros. • Le site offre de larges vues. • Entre l'axe principal et la voie ferrée, le secteur industriel / artisanal possède un important potentiel de densification, notamment les parcelles occupées par des garages / carrosseries et parkings en ouvrage ou en surface. Plusieurs projets sont engagés et en cours : Metalor (concours fait), projet Coop. • Le secteur en forme de lentille en contre-bas entre les voies ferrées et l'université offre un important potentiel, mais sa situation dans un « trou » est peu attractive. Plus à l'Ouest, dans le secteur qui pourrait accueillir une éventuelle nouvelle gare, le site est plat, mais sans vue en raison de la colline en face très haute. • L'axe routier principal nécessite encore une meilleure intégration de tous les modes, notamment une priorisation de l'axe structurant TP bus, une meilleure intégration des cycles et une gestion adéquate des flux de trafic (lieu charnière où il s'agit d'aiguiller le trafic pas lié au centre-ville et à la gare vers les jonctions autoroutières de Monruz et Nids-du-Crô). • Au niveau des franchissements du faisceau de voies ferrées : (1) Le franchissement du chemin de la Favarge est à mettre en valeur, même s'il est très raide ; (2) Celui à l'Est de la Migros est satisfaisant ; (3) A l'Ouest de la Migros il manque un franchissement pour garantir un accès direct vers l'Université ; (4) Le franchissement du pont des Mulets est à réaménager pour les piétons, vélos et en fonction des besoins de gestion du trafic individuel motorisé à ce carrefour stratégique d'entrée de ville.
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR COMUL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Axes urbains majeurs définis par un axe TP structurant : traiter un espace élargi avec réaménagement de l'espace public et des mobilités, et requalification des tissus urbains adjacents Portes-Rouges une séquence avec restructuration en profondeur du corridor urbain <p><u>Plan directeur sectoriel Portes-Rouges :</u></p> <p>En vigueur (avril 2015). Le PDS affirme pour Portes-Rouges le rôle d'un centre de gravité urbain dans le système de la ville de Neuchâtel et du littoral neuchâtelois :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reconvertir le secteur : développement dense mixte en logements et en activités • Créer des bâtiments de tête en maîtrisant leur emprise • Offrir des points de vue sur le paysage • Préserver des traces du passé industriel du secteur • Aménager des places publiques conviviales pour les riverains, favoriser les rencontres et les échanges entre usagers • Compléter l'alignement d'arbres le long de l'avenue des Portes-Rouges et du Vignoble • Aménager l'espace-rue de manière attractive et conviviale pour tous les usagers • Améliorer la perméabilité piétonne du secteur <p><u>Projet de réaménagement de l'avenue des Portes-Rouges</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les différents projets de logements et activités le long de la route permettront un réaménagement au fur et à mesure selon les principes du plan directeur sectoriel précité.
Caractère du pôle	Pôle mixte et dense à affirmer autour de l'axe structurant TP bus Nord de la Ville Littoral et à moyen-long terme une éventuelle nouvelle halte RER. Il constitue une séquence particulière de l'axe structurant TP, en raison des grandes friches industrielles à valoriser et l'ouverture topographique qui se présente après la colline universitaire. La proximité de grands équipements (université, sports) est un atout pour une programmation urbaine diverse et très qualitative.

	<p>Pôle à vocation mixte avec une dominante « bureaux et services », avec par ex. des back-offices, et des « activités productrices et artisanales », en particulier dans les secteurs en contre-bas de l'axe le long du faisceau ferré. Sur le coteau Nord et sur les lieux offrant un dégagement et des vues, des quartiers à vocation « résidentielle avec besoins quotidiens » sont à privilégier.</p> <p>Par sa situation charnière, en tant que lieu où les véhicules des hauts de Neuchâtel et Hauterive doivent être réorientés vers l'autoroute à Monruz ou au Nid-du-Crô, ce secteur joue un rôle de limite du centre-ville de Neuchâtel au même titre que Monruz, et qui s'articule à la hauteur du pont des Mulets.</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td style="border: none;"><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td style="border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td style="border: none;"></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input checked="" type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input checked="" type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	<p>Convertir ce secteur à caractère industriel et artisanal en un quartier mixte et dense (en préservant une place importante dans la mixité pour l'industrie et l'artisanat) autour d'un boulevard urbain généreux et attractif par un séquençage judicieux de l'avenue des Portes-Rouges : rythme et volumétrie des bâtiments, des places / placettes, des arrêts de bus, des axes perpendiculaires vers le lac renforcés (coulées vertes et liens modes doux), des vues sur le lac, le tout en alternance entre éléments patrimoniaux et nouvelles structures.</p> <p>Développer dans le secteur en forme de lentille en contre-bas de l'axe le long du faisceau ferré un environnement de travail et d'innovation particulier lié à l'université (voire à moyen-long terme à la nouvelle halte RER) et connecté et ouvert sur son contexte, notamment à l'avenue des Portes-Rouges.</p>						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire de l'avenue des Portes-Rouges structuré par le bus un boulevard urbain, avec des trottoirs larges et confortables et des aménagements pour les vélos, notamment en remplaçant le stationnement latéral par une offre centralisée en ouvrage pour traiter l'espace de façade à façade et extension de l'espace pour les piétons grâce aux opérations d'urbanisation, voire en encorbellement au-dessus des voies ferrées. • Créer une nouvelle centralité principale mixte et dense autour de la charnière que représente le pont des Mulets, tout en favorisant les synergies avec l'université et le microcosme d'innovation en contre-bas. • Développer une centralité d'équipements autour de l'université et des terrains de sports, et valoriser ses accroches à la centralité principale et l'avenue des Portes-Rouges • S'appuyer sur la topographie et une double orientation lac - avenue des Portes-Rouges pour le développement urbain (jusqu'à R+4, en préservant des vues depuis le boulevard et depuis les bâtiments au Nord de l'avenue : épannelage). • Renforcer l'interface avec l'axe structurant TP au niveau de la centralité principale, notamment en relocalisant (plus à l'Ouest) l'arrêt « Portes-Rouges » de manière à permettre une meilleure desserte de l'université et du nouveau quartier en contre-bas dans la lentille, ainsi qu'à long terme assurer les transbordements trains – bus avec la nouvelle gare. • Réaménager et élargir le pont des Mulets, ainsi qu'au besoin la section du carrefour de l'avenue des Portes-Rouges, au regard des besoins de priorisation des transports publics, du contrôle d'accès du trafic individuel motorisé, et des vélos et piétons. • Pour la « lentille », secteur entre le chemin des Mulets et le faisceau des voies CFF, un pôle d'innovation semble approprié en lien avec la proximité à l'université et à long terme la potentielle nouvelle gare. Ce terrain constitue un 2^{ème} sujet du pôle, à connecter à l'axe de l'avenue des Portes-Rouges. Il est recommandé de lier son développement aux besoins de l'Université (par ex. pépinière dans un microcosme compact). Les enjeux de ce secteur sont de créer un environnement de travail particulier, en s'appuyant sur les structures compactes et denses du site, ainsi que d'assurer les connexions hauts-bas entre le secteur de la lentille en contre-bas et l'avenue des Portes-Rouges, le chemin et pont des Mulets, ainsi que les services et équipements voisins, notamment l'université (ascenseurs, escaliers, rampes vélos, etc.). <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p>						

	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les échanges entre « haut » (Portes-Rouges) et « bas » (Monruz / lac), par une amélioration des franchissements et cheminements de mobilité douce. • Profiter de ce carrefour stratégique pour gérer le trafic entrant dans le centre-ville de Neuchâtel et ainsi rabattre les véhicules « du haut » vers l'autoroute en bas à Monruz (demi-jonction uniquement) ou au Nid-du-Crô (adapter la hiérarchie du réseau routier, réaménager le carrefour et le pont de manière à prioriser l'axe structurant TP et contrôler l'accès TIM vers les Fahys et la gare). • A moyen-long terme, préfigurer l'intégration urbaine d'une éventuelle nouvelle halte RER avec ses connexions vers les quartiers et plus spécifiquement vers l'avenue des Portes-Rouges, l'université et la lentille. <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle, une densité de 250 HE / ha est à viser, vu la compacité des terrains constructibles entre rue et faisceau ferré.
Actions et leviers d'aménagement	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de l'axe de l'avenue des Portes-Rouges en boulevard urbain de façade à façade ; réalisation d'un parking centralisé en ouvrage (souterrain / intégré dans la rupture de pente) pour supprimer le stationnement latéral le long le boulevard • Réaménagement et élargissement du pont des Mulets comme charnière de la nouvelle centralité principale (jusqu'à en faire une plateforme opérant une couture urbaine plus large ?) et connexion qualitative et fonctionnelle entre les Portes-Rouges et l'université ainsi qu'entre le haut et le bas de la Ville Littoral • Densification de part et d'autre du boulevard urbain avec des typologies hybrides (mixité programmatique articulée par rapport à la topographie, au boulevard et aux vues)
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures	
Référence	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="406 1608 885 1982">  <p><i>Séquencement de l'axe par des corridors verts et liaisons MD transversales lac-montagne</i></p> </div> <div data-bbox="885 1608 1374 1982">  <p><i>... et par les arrêts TP, espaces publics type placettes, variation de l'alignement des façades</i></p> </div> </div>

		<p>Coupe de principe pour les parcelles entre le boulevard (avenue des Portes-Rouges) et la voie de chemin de fer : bâti hybride avec p.ex. fitness (f), services / commerces locaux (c) et habitat aux étages (h) et maximisation des vues</p>
Options étudiées et écartées	/	
MISE EN OEUVRE		
Procédure et études	<input type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : Etude intégrée d'urbanisme et mobilité de la centralité principale	
	<p><u>Remarques :</u></p> <p>Réaliser une étude intégrée urbanisme – mobilité du secteur avenue des Portes-Rouges, carrefour et pont des Mulets, afin d'aboutir à une vision urbanistique du site et un concept d'aménagement et d'exploitation de l'espace-rue (AVP) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • séquençage de l'axe et création d'un boulevard urbain multimodal • aménagement de façade à façade • recommandations pour l'orientation des bâtiments situés en pente (par ex. travailler avec des coupes schématiques) et pour les futurs PQ (cette partie nécessite ev. un plan directeur sectoriel (PDS), voire un plan d'alignement) <p>Mener des plans de quartiers pour les secteurs d'urbanisation le long de l'avenue des Portes-Rouges. D'ici la mise en vigueur des PQ, éviter la réalisation de nouveaux garages.</p> <p>Pour le secteur de la lentille, en fonction des besoins de l'université (par ex. pépinière) ou d'une autre impulsion concrète (par ex. décision concernant la réalisation de la gare), élaborer un PQ pour l'urbanisation du secteur entre le chemin des Mulets et les voies CFF.</p>	
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Neuchâtel, Canton (route cantonale), CFF, université 	
Calendrier	<p><u>Calendrier global :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Entre 2021 et 2023 (si possible avant finalisation du PAL) conduite de l'étude intégrée urbanisme – mobilité 	
Questions ouvertes	/	

Serrières							
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)						
ORIENTATION ET ANALYSE							
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • La Gare de Serrières n'est aujourd'hui qu'un arrêt de train. Le site bénéficie toutefois d'une position en promontoire avec de belles vues et d'un potentiel constructible exceptionnel au Sud sur le site industriel en friche. • A l'arrière de la gare le coteau est marqué par le patrimoine végétal et bâti dans la pente. • Le vallon de la Serrière est un lieu assez dynamique avec une programmation souple et animée : coworking, ateliers, café, logements d'étudiants et PPE, lieux culturels, association de quartier, etc. A certains endroits le ruisseau est visible. Le bas du vallon est une petite centralité en soi, avec le nouveau franchissement vers le lac. • A l'Ouest dans le secteur du Clos de Serrières, le potentiel est latent avec une micro-centralité (bâtiments rénovés ou en cours de rénovation). • L'axe structurant du pôle, la rue de Tivoli et la rue du Clos-de-Serrières manque de qualité d'aménagement au regard des ambitions du site et d'une mobilité multimodale (mise en valeur des transports publics aux arrêts et leurs accès, trottoirs par endroits étroits, aménagement cycles rares, etc.) • Le secteur manque particulièrement de lisibilité et relations entre les différents niveaux topographiques : vallon – Tivoli, Tivoli – gare, etc. Certains accès sont très confidentiels et manquent de visibilité à l'image des escaliers sous le pont routier, de l'ascenseur dans le bâtiment Suchard ou celui dans le nouvel immeuble de logement au nord de la voie ferrée (privé). • L'accès au lac est possible par le vallon, grâce au nouvel aménagement par-dessus l'autoroute. • Globalement l'espace-rue et public en général reste encore marqué par la voiture avec des voiries larges, malgré les zones 30 km/h sur la plupart des rues secondaires. 						
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>Révision PAL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tivoli-Sud est considéré comme secteur à fort potentiel d'accueil habitants-emplois. En raison de la densité du milieu bâti, l'enjeu du futur PAL sera l'espace non-bâti : l'aménagement des espaces publics et la nature en ville. Rappel de la densité minimale de 200 HE/ha à viser dans les pôles. <p><u>PDQ Tivoli et PQ «Tivoli Sud et Vallon » :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le PQ est en vigueur depuis 17.02.2020, partiellement construit. Développement urbanistique et architectural exploitant les caractéristiques morphologiques et paysagères du site, opération requalifiant pour le Vallon de la Serrière et susceptible de s'intégrer harmonieusement à son environnement tant sur le plan formel que social. 						
Caractère du pôle	<p>Pôle à vocation mixte et dense, autour de la gare de Serrières et l'axe structurant TP bus de la rue de Tivoli, ainsi que le vallon de la Serrière, avec une dominante « centre-ville, services et commerces » autour de la centralité à la croisée des axes Est-Ouest et haut-bas, ainsi que de la gare. Le secteur Tivoli, légèrement plus à l'écart, est à dominante « bureaux et services », alors que le vallon est principalement propice à l'accueil d' « activités productrices et artisanales ». A l'Ouest, le secteur Clos-de-Serrières est clairement à destination « résidentielle avec besoins quotidiens », alors que les parcelles en marge du site Philip Morris au bord du lac sont à vocation « économique à très forte valeur ajoutée ».</p> <p>Le site est marqué par de grands potentiels de développement urbain et la convergence de « lieux » attracteurs : vallon de Serrière, gare, axe structurant TP, Littorail, charnière interquartier (Tivoli - Battieux), accès au lac, coulée verte, etc.</p> <p>Plus globalement, ce pôle participe au nouveau centre d'agglomération secondaire « Neuchâtel Ouest » proposé dans le PA RUN 4 qui comprend le triangle entre le centre de Peseux, le secteur économique autour de la rue des Draizes et le pôle de gare de Serrières et qui structure et tient la partie Est de la future ville de Neuchâtel étendue après la fusion.</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px dotted black;"><input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td style="border: 1px dotted black;"><input type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td style="border: 1px dotted black;"><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px dotted black;"><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td style="border: 1px dotted black;"><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input checked="" type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						

STRATEGIE	
Idee maîtresse	<p>Valoriser et compléter le patrimoine bâti sur le promontoire de la gare et entre celui-ci et la rue de Tivoli ainsi que dans le secteur Tivoli Sud, pour constituer un pôle mixte avec une identité forte, complémentaire au vallon de la Serrière, et représentative pour l'Ouest du Littoral (pôle administratif au nord, mixité au sud de la route).</p> <p>Renforcer les liens entre les lieux de vie publique du secteur Serrières ainsi que vers les différents transports publics. Les liens constituent en effet l'enjeu principal de ce secteur et la mise en réseau (maillage MD) des différents lieux est indispensable à la bonne valorisation des importants potentiels constructibles identifiés.</p>
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) à l'échelle du projet de quartier sous la gare de Serrières :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Privilégier un « secteur pauvre en voitures » pour l'ensemble du secteur entre la gare et la rue de Tivoli (un parking centralisé, rues internes à l'îlot piétonnes, etc.). Ce secteur emblématique constitue ensemble avec Tivoli Sud la carte de visite de Serrières et fonctionne comme rotule entre la gare et la centralité du Clos-de-Serrière, le vallon, etc. • Renforcer l'interface train - bus entre la gare et l'axe structurant TP de la rue de Tivoli par des liaisons piétonnes transversales attractives. • Rétablir et renforcer la perméabilité mobilité douce et en particulier piétonne entre le plateau de la gare de Serrières, la rue de Tivoli et le chemin Vieux, avec la valorisation des cheminements existants (rue des Amandiers), mais également en créant un nouveau réseau maillé de relations haut-bas. • Requalifier l'axe structurant de rue de Tivoli, porteuse de centralité, à partir des bâtiments des services cantonaux jusqu'à la centralité à la croisée Tivoli – Battieux (mesure PA RUN). • Améliorer la perméabilité de la gare afin de créer un lien avec les quartiers plus au Nord, ainsi qu'améliorer l'accessibilité de cette dernière. Les franchissements de la gare sont ainsi à valoriser, et celui de la gare est à élargir et adapter aux normes LHand. • Renforcer les relations entre le lac, le vallon de la Serrière et la gare au moyen d'ascenseurs publics, également accessibles aux vélos, mais aussi de signalisation et espaces publics identifiables par les usagers. • Requalifier les ponts ferroviaire et routier pour les modes doux : élargissement de la passerelle mobilité douce du pont ferroviaire, réaménagement du pont routier (mesure PA RUN). • Assurer la continuité au nord de la gare en direction des Deurres, notamment par un réaménagement de la rue Battieux, certes déjà en zone 30 km/h, mais encore avec une voirie à caractère routier au regard de sa fonction dans le réseau et l'absence d'aménagement pour les vélos. <p><u>Objectif(s) prioritaire(s) à l'échelle de la centralité élargie :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • A l'échelle du périmètre de réflexion plus large, la mise en réseau des lieux de vie et de centralité ainsi que des transports publics et des éléments de respiration (lac, vallon vert, pentes paysagères au-dessus de la gare de Serrières) constitue l'enjeu majeur du secteur. • Requalifier la centralité du Clos-de-Serrières dans laquelle convergent les lieux de vie actuels : écoles, offres parascolaires, fondation et jardin Hermann-Russ, etc. • Travailler la compacité du tissu urbain et assurer une densification de qualité tenant compte des espaces non-bâties, articulées autour du patrimoine industriel et culturel du vallon de la Serrière comme noyau exemplaire de compacité. • Etablir une liaison de bus transversal pour l'Ouest de la Ville Littoral reliant Serrières – Deurres – Peseux – Corcelles-Cormondèche (cette ligne, issue de la restructuration de la ligne 120 proposée en PA RUN, se poursuit ensuite vers Milvignes). Cette relation constitue un vrai enjeu de mobilité transversale pour ce territoire, ceci d'autant plus avec le dénivelé important. <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • A moyen-long terme, créer une nouvelle interface d'entrée de ville entre le Littoral et l'axe structurant TP, grâce au prolongement de ce dernier jusqu'à la passerelle menant à l'arrêt Littoral « Serrières – Ruau ». Cette nouvelle interface aurait l'avantage de permettre à des usagers du Littoral en provenance de l'Archipel Ouest d'éviter de passer par le centre-ville pour se rendre à Serrières et dans l'Ouest de la ville en transbordant sur le bus (gain de temps et pas

	<p>un sentiment de revenir en arrière depuis la place Pury). Par ailleurs, la prolongation de la ligne 107 permettrait également de desservir les développements urbains les plus à l'Ouest le long de la route des Clos et de rattacher l'îlot Philip Morris au reste du secteur par les transports publics. A plus court terme, la réalisation de liaisons de mobilité douce attractives entre le quartier de Serrière et l'arrêt Littorail « Port de Serrière » sont à privilégier pour assurer l'accès au pôle pour les usagers du Littorail.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etendre les secteurs de zone 30 km/h sur l'ensemble des axes secondaires restant tels que la rue Martenet, la rue de Maillefer, ainsi que la rue de Tivoli (30km/h ne conduisant sur cet axe pas à une perte de temps significative pour les bus), accompagnés d'aménagements de qualité pour favoriser les piétons. • Renforcer et rendre accessible les grands éléments paysagers du secteur (vallon de la Serrière, rives du lac, coteaux au Nord de la gare) et établir des continuités/coulées vertes dans le tissu urbain (également un enjeu climatique) • Renforcer le lien avec le projet de Beauregard au nord-est de la gare de Serrières ; notamment établir des accès piétons confortables depuis le secteur Beauregard vers la gare de Serrières <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle, une densité de 250 HE / ha est à viser afin de contribuer au maximum au renforcement de la centralité urbaine de l'Ouest de la Ville Littoral. Cette densité correspond à l'ambition du PA RUN 4 de viser jusqu'à 250 HE / ha pour les pôles de gare dans les 3 villes, ce qui est légèrement supérieur aux préconisations du PDCant (200 HE / ha pour les pôles de gare des 3 villes du RUN).
<p>Actions et leviers d'aménagement</p>	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorisation des places Nord et Sud de la gare (Sud = promontoire) puis les relier par un passage inférieur Est élargi et adapté qui se prolonge comme cheminement vers la rue de Tivoli à travers le nouveau quartier. • Réalisation / rétablissement de 2 liens complémentaires de la gare vers la rue de Tivoli • Requalifier l'axe structurant du quartier de la rue Tivoli, et par la même occasion affirmer la centralité Clos-de-Serrière, véritable charnière du système Est-Ouest et Nord-Sud de site élargi. <p><u>Actions d'aménagement complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prolongement de la ligne de bus structurante sur l'axe rue de Tivoli jusqu'à la hauteur de Philip Morris, et la passerelle vers l'arrêt du Littorail
<p>Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures</p>	

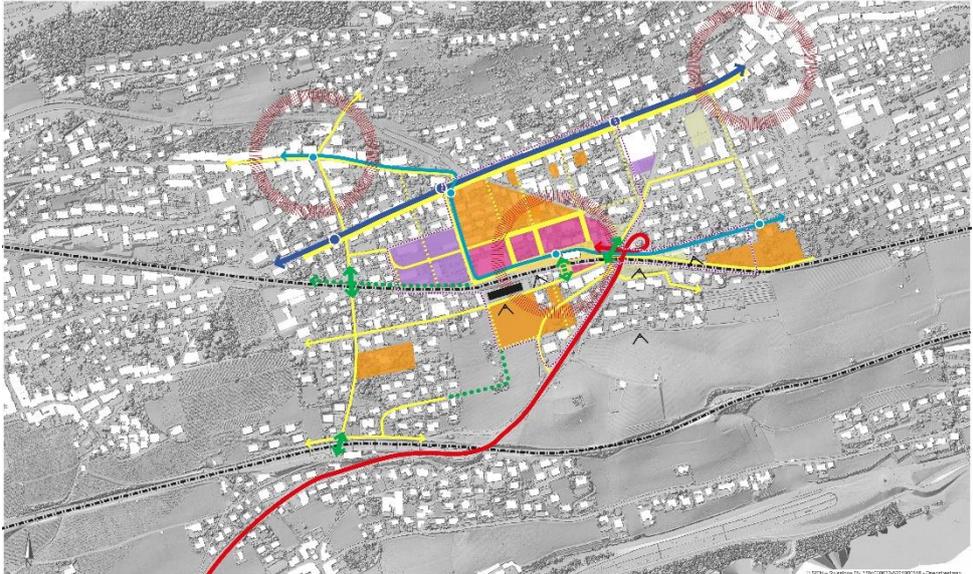
Référence		<p><i>Renforcer les perméabilités Nord-Sud, Est-Ouest, ville-vallon à partir du secteur entre la gare de Serrières et la rue de Tivoli</i></p>
Options étudiées et écartées	/	
MISE EN OEUVRE		
Procédure et études	<input type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : Etude intégré urbanisme – mobilité / AVP rue de Tivoli / gare de Serrières	
	<p><u>Remarques :</u></p> <p>L'enjeu principal du secteur étant les liens, une étude intégré urbanisme – mobilité traitant des espaces publics et des liaisons de mobilité douce (aménagement spécifique piétons et vélos, ascenseur, accès à la gare et aux arrêts de bus, etc.) est à réaliser. Pour le secteur Nord du PDQ Tivoli, le nouveau quartier de la gare de Serrières, les enjeux principaux sont de rendre le site plus perméable, pour lier la gare à la rue Tivoli, au bus et à la centralité du Clos-de-Serrières.</p> <p>Pour les autres secteurs à urbaniser ou à densifier à l'échelle de la centralité élargie, p.ex. au sud-ouest du Clos-de-Serrières, procéder par des PQ indépendants.</p> <p>Enfin, un avant-projet d'aménagement de la rue Tivoli et de la place Clos-de-Serrières est à réaliser afin de mettre en œuvre la mesure du PA RUN.</p>	
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Ville de Neuchâtel, Canton • Dans le périmètre élargi, Philip Morris 	
Calendrier	<p><u>Calendrier global :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2020-2021 étude d'avant-projet d'aménagement de la rue de Tivoli et de la place Clos-de-Serrières pour alimenter le PA RUN 4 • 2021 étude intégrée urbanisme – mobilité pour cadrer les opérations de PLQ à venir 	
Questions ouvertes	/	

Les Deurres							
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)						
ORIENTATION ET ANALYSE							
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • La gare des Deurres est actuellement un non-lieu : il manque un vrai bâtiment de gare à la place de l'abri existant, il n'y a pas de parvis de la gare. L'accessibilité multimodale y est également très limitée, sans desserte structurante par le réseau bus et avec des liaisons piétonnes et vélos peu qualifiées (absence d'aménagement, trottoirs discontinu ou étroit, pas de zone à régime modéré généralisée). • Actuellement l'ensemble du secteur de la gare des Deurres constitue un lieu peu vivant et excentré de l'axe de vie principal de Peseux. Les sites en friche, garages, locaux artisanaux, industrie, et les logements de faible qualité au Nord et Sud des voies ne contribuent pas à créer un lien attractif et d'intensité urbaine. Néanmoins, par sa localisation proche de l'axe structurant de Peseux (350m jusqu'à la rue des Draizes) et centre villageois (séparé par une légère butte) et de Serrières (450m avec forte pente), le site possède un important potentiel de valorisation. • L'actuel franchissement de la gare est peu attractif et devrait être assaini, voir également élargi. En cas de développement important à l'ouest du secteur, un nouveau franchissement est à étudier. • Globalement le site des Deurres n'est pas adapté pour des industries et sites de productions ou artisanats nécessitant une accessibilité pour les poids lourds (fourgonnettes pas de problème). En effet, les accès trafic individuel motorisé ne sont pas évidents avec la pente et se font surtout tous en traversant des quartiers résidentiels qu'il s'agit de protéger des nuisances (forte incompatibilité au sens de la « bonne chose au bon endroit »). • Globalement et à long terme, une densification est possible au Nord et aussi au Sud de la gare, ceci dans le but de faire émerger un quartier compact et de qualité (même un site comme Von Arx SA doit aujourd'hui être considéré comme mutable, au moins dans les documents d'urbanisme). 						
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>Révision PAL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • En raison de la densité du milieu bâti, l'enjeu du futur PAL sera l'espace non-bâti : l'aménagement des espaces publics et la nature en ville • Rappel de la densité minimale de 200 HE/ha à viser dans les pôles 						
Caractère du pôle	<p>Pôle de gare à vocation mixte à dominante « résidentielle avec besoins quotidiens ». Le pôle ne bénéficiant pas d'un accès adapté pour les poids lourds, la plupart des usages aujourd'hui présents sur le site sont donc peu appropriés, ceci d'autant plus que le secteur est entouré de quartiers résidentiels. Un pôle mixte avec une dominante « bureaux et services » ne paraît pas non plus approprié en raison de l'absence d'une desserte transports publics structurante locale (aucun des deux axes de la Ville Littoral, alors que le train remplit une fonction de desserte régionale) et car des bureaux génèrent un trafic plus important que les logements, ce qui est indésirable dans le contexte du quartier.</p> <p>Plus globalement, ce pôle participe au nouveau centre secondaire « Neuchâtel Ouest » proposé dans le PA RUN 4 qui comprend le triangle entre le centre de Peseux, le secteur économique autour de la rue des Draizes et le pôle de Serrières.</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	<p>Créer, à la place des terrains industriels actuels, un pôle de gare au travers de la réalisation progressive d'un quartier à dominante résidentielle, ainsi que développer des usages du quotidien dans les rez-de-chaussée permettant l'animation du quartier et de la gare.</p> <p>Renforcer les relations de mobilité douce depuis la gare vers les quartiers voisins et les centralités voisines des Draizes, du centre de Peseux, ainsi que de Serrières-Tivoli-lac, notamment par la généralisation des zones à régime modéré et une amélioration des aménagements en faveur des piétons et des vélos.</p>						

<p>Objectifs</p>	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Amener les terrains industriels / logistiques et les tissus résidentiels vétustes à une transformation et densification à vocation résidentielle, au fur et à mesure en lien avec des opportunités se présentent. Une attention particulière est à porter aux échanges fonciers possibles entre les acteurs afin de réduire les nuisances de la circulation des quartiers et d’assurer une bonne coexistence des secteurs bâtis voués à l’habitat, des sites à activités économiques restants et des espaces ouverts de qualité. • Valoriser l’interface de mobilité, notamment améliorer le transbordement entre bus et trains par un réaménagement paysager et qualitatif en faveur des piétons (compenser la distance à l’arrêt de bus par un aménagement de grande qualité) et des vélos de la place Nord de la gare et de la rue des Deurres (par ex. une zone de rencontre). • Etablir l’interface avec la nouvelle relation de bus transversal Serrières – Les Deurres – Corcelles-Cormondrèche - Milvignes et créer un espace public d’interface et de centralité de quartier au Sud de la gare donnant sur la rue des Battieux. • Requalifier l’axe Tombet – Fornachon – Edourd-Dubois et créer une rue à l’ambiance apaisée (modération du trafic) et accueillant un itinéraire vélo structurant reliant notamment Peseux et Neuchâtel (PDCMC). <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans une certaine mesure, conserver certaines activités artisanales compatibles avec l’habitat dans certains rez-de-chaussée des nouvelles constructions (enrober les affectations nuisantes dans les constructions par des affectations « manteau »). Les acteurs fonciers peuvent être amenés à bouger plus vite s’ils comprennent le potentiel de superposer du logement aux activités pré-existantes dans le secteur. <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle, une densité de 150 HE / ha semble appropriée. L’ambition n’est pas de créer un quartier particulièrement dense, mais de s’inscrire dans les densités du contexte. • La part de la fonction résidentielle est maximale avec environ 90% à moyen long terme.
<p>Actions et leviers d’aménagement</p>	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Impliquer une coopérative d’habitat ou un porteur de projet comparable pour contribuer à animer la vie de quartier autour de la gare et à animer les espaces publics. La transformation de l’église des Charmettes (au droit du carrefour) en un lieu de vie pour les enfants (crèche) et récemment la création d’une galerie d’art ouverte au public avec des événements est un premier pas.
<p>Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures</p>	

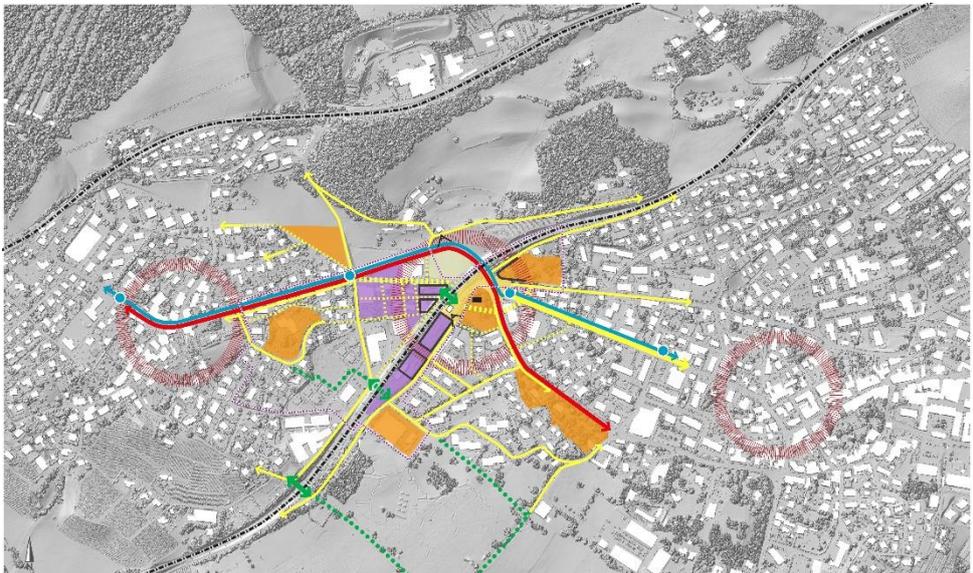
Référence		Maison de retraite (Norvège) avec des espaces extérieurs partagés (architectes : Haptic)
Options étudiées et écartées	/	
MISE EN OEUVRE		
Procédure et études	<input checked="" type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input type="checkbox"/> Autre : /	
	<u>Remarques</u> : Conduire un MEP ou un PQ : Dans le cas où les propriétaires sont prêts à s'engager sans autre, il est possible de directement procéder par des PQ. Sinon, conduire un MEP pour favoriser la participation et concertation entre propriétaires, et ainsi révéler les potentiels d'urbanisation et alternatives urbanistiques (usages nuisibles enrobé dans le socle par des affectations « manteau » et accueillant des logements dans les étages supérieurs). Dans le contexte des Deurres avec des acteurs retissant à densifier, repenser leur parcelle, favoriser à la suite des MEP l'établissement d'un masterplan définissant une mutation par étape du site.	
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Commune de Peseux, Ville de Neuchâtel (en vue de la fusion avec Peseux) • Entreprises-propriétaires • Coopératives d'habitat intéressées par le développement d'un projet dans ce secteur 	
Calendrier	<u>Calendrier global</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Entre 2021 et 2023 conduite du MEP, si possible avant finalisation de la révision du PAL 	
Questions ouvertes	/	

Corcelles-Peseux							
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)						
ORIENTATION ET ANALYSE							
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur de la gare est organisé en impasse et ne dispose pas de franchissement mobilité douce des voies ferrées, hormis à travers de l'axe routier peu attractif. Les espaces publics sont peu qualitatifs et lisibles, avec une dispersion des lieux publics sur le territoire communal et une absence de connexion entre eux. Le quartier Nord la gare, composée pour ¾ locatif est constitué d'un tissu bâti plutôt ancien et représente un important potentiel. Quelques premières opérations de densification sont déjà observables. Par ailleurs ce secteur manque de perméabilité et les liens avec l'axe structurant de la commune parcouru également par le bus au Nord sont insuffisant au regard des enjeux de mobilité et intermodalité, en particulier le transfert train – bus. A l'Ouest, un potentiel important est présent un peu plus loin, dans le secteur rue de Porcena. Le quartier résidentiel en dessus de la rue de la gare, au Nord-Est est assez chic, moins d'enjeu de densification, beaucoup de vert avec bandes de jardins très neuchâtelois. Au Sud de la gare, le bâtiment SWATCH neuf et stylé est malheureusement uniquement tourné vers le lac, sans aucun lien avec la gare. Les parcelles restantes à l'Est à proximité immédiate de la gare offrent de belles vues, mais sont relativement étroites. En matière de mobilité la gare n'est actuellement pas desservie par le bus, toutefois cette situation pourrait être adaptée. En matière de mobilité douce, le maillage est peu dense et les réseaux peu aménagés et attractifs. A noter le nouvel aménagement vélo depuis la gare jusqu'au centre de Peseux, via l'axe routier puis la rue des Placeules. Une partie des biens-fonds à proximité directe de la gare se trouve sur le territoire de la Commune de Milvignes. 						
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>Révision PAL :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Le PAL de Corcelles-Cormendrèche considère le pôle de gare comme un site stratégique. Il préconise la mixité dans le pôle de gare et le long de l'axe Préels-Soguel ; l'amélioration de la qualité de vie pour un renforcement du cœur communal et la création d'un réseau d'espaces publics cohérent, l'établissement d'un point d'échange (train/bus) à la gare de Corcelles-Peseux. 						
Caractère du pôle	<p>Pôle de gare à vocation mixte à dominante « bureaux et services » proche de la gare, et résidentiel plus loin. En effet, au regard de son contexte avoisinant (forte présence résidentiel et très vert) et de son éloignement des principaux équipements : centres villageois, axe structurant TP, etc., ce pôle se prête bien à l'accueil de logements. Avec des bureaux et services, un lieu de vie émergera à proximité immédiate de la gare comme préconisé dans le PAL de Corcelles-Cormondrèche.</p> <p>Plus à l'Ouest, au bout de la rue de Porcena, les actuelles activités artisanales sont amenés à être densifiées dans une logique de mixité qui caractérise aussi d'autres secteurs dans le contexte plus large de la gare de Corcelles-Peseux.</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; border-right: 1px dashed black;"><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td style="width: 33%; border-right: 1px dashed black;"><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td style="width: 33%;"><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	<p>Relier les secteurs, quartiers disparates, en maillant et orientant le quartier, son bâti, les cheminements vers la gare, mais également vers l'axe structurant bus au Nord (av. Soguel), puis le centre de Corcelles (Grand-Rue). La création de perméabilités mobilité douce (rabattement) est un facteur déterminant de la densification dans ce secteur : accéder à la gare et au bus structurant en bonnes conditions. Entre la gare et la rue de Porcena, l'émergence d'une centralité de quartier est à promouvoir (services et petits commerces résidentiels).</p>						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Créer les conditions préalables pour la densification au moyen (1) du renforcement du pôle de gare comme lieu de vie autour d'espace public de qualité et de la nouvelle interface bus-train, et (2) du désenclavement du secteur (structuration et maillage de mobilité douce) 						

	<ul style="list-style-type: none"> • Développer une centralité de quartier à l'échelle du périmètre restreint du pôle de gare, complémentaire avec les offres présentes dans les centres historiques de Corcelles (ISOS), Cormondrèche et Peseux. • Valoriser l'espace public du pôle de gare et de centralité de quartier, de la gare jusqu'à la rue Porcena (ce qui ouvre le quartier vers l'Est et l'Ouest) • Maintenir l'axe structurant TP au nord, sur l'avenue Soguel, mais amener la nouvelle ligne principale de l'Ouest de la Ville Littoral, reliant Corcelles-Cormondrèches, les gares de Corcelles-Peseux et des Deurres, puis la gare de Neuchâtel (restructuration de la ligne 120 actuel, avec une ligne urbaine gare Corcelles-Cormondrèche et une ligne suburbaine Serrières – Milvignes, voir PA RUN), à la gare afin de créer une véritable interface train-bus. • Réaliser un nouveau franchissement de la voie ferrée au niveau de la gare, en continuité avec les nouvelles perméabilités Nord-Sud aménagées. Valoriser la débouchée de ce franchissement sur l'avenue Beauregard. • La mixité est à chercher à l'échelle du bâtiment, pas à l'échelle du site : activités au rdc, habitat aux étages. Cela permettra de développer quelques services à proximité immédiate de la gare, dans des bâtiments mixtes, et d'éviter du monofonctionnel d'activité type Swatch au Sud de la gare. <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Compléter et aménager les relations mobilité douce orientés Est-Ouest à l'échelle du quartier (rue de Porcena) et de la ville (le long la voie ferrée par la Ficelle Gare – Cornachon, puis par l'itinéraire PDCMC via l'avenue Fornachon jusqu'à Neuchâtel) <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle, une densité de 150 HE / ha semble appropriée.
Actions et leviers d'aménagement	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre la future ligne principale de l'Ouest de la Ville Littoral reliant Corcelles-Cormondrèche, les gares de Corcelles-Peseux et des Deurres, puis la gare de Neuchâtel. • Aménagement progressif de perméabilité mobilité douce entre le pôle de gare et l'axe structurant bus. • Franchissement des voies au niveau de la gare et l'interface bus-train
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures	
Référence	-
Options étudiées et écartées	-
MISE EN OEUVRE	
Procédure et études	<input type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : Plan directeur sectoriel PDS du pôle de gare / Etude de transports publics

	<p><u>Remarques :</u></p> <p>Réaliser un Plan directeur sectoriel PDS pour le pôle de gare, dont les enjeux et objectifs sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • urbanisation du secteur à prédominance résidentielle, avec différenciation de la mixité : mixité avec services et bureaux à la gare ; mixité avec artisanat à l'Ouest sur la rue Porcena et à l'Est vers la rue de la gare • assurer la perméabilité vers la gare et l'avenue Soguel (large périmètre de réflexion) <p>Procéder par PQ pour l'urbanisation individuelle des différents sites du pôle de gare</p> <p>Mener une étude de transports publics visant à la restructuration de la ligne 120</p>
Calendrier	<p><u>Calendrier global :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2021 élaboration du PDS pour intégrer les résultats dans le PAL
Portage	<p>Canton et COMUL pour l'étude TP</p> <p>Communes (Corcelles-Cormondrèche, Milvignes, Neuchâtel) pour une approche cohérente concernant les PQ</p>
Questions ouvertes	-

Colombier							
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)						
ORIENTATION ET ANALYSE							
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • Autour de la gare, plusieurs développements sans véritable vision d'ensemble du pôle (absence de maillage d'espace public, construction limitant le développement des parcelles voisines, etc.) se sont effectués au nord de la gare et une réflexion globale afin de mener un meilleur agencement urbain et identifier les potentiels du sites est à mener. • Les secteurs d'extension de la zone à bâtir à Bôle, par leur éloignement de la gare, ne contribuent pas à la valorisation du pôle de gare. • Un des principaux enjeux est la meilleure connexion de la gare à Colombier, en particulier à l'axe principal menant au centre historique (avenue de la Gare) ou encore aux arrêts de bus. Dans ce contexte, la parcelle avec la maison de maître revêt une importance particulière, de même que les garages entre l'avenue de la gare et la route de Sombacour. Le développement et la valorisation de ces deux secteurs est toutefois difficile. • En matière de mobilité, la desserte par le train représente un atout, néanmoins l'absence de desserte structurante locale par le Littorail/bus (la gare est desservie par la ligne suburbaine 120), la distance par rapport au bassin de population à pied et à vélo et l'absence d'une connexion à l'autoroute sans traverser de quartier sensible (route de Sombacour) doit conduire à limiter la programmation de ce pôle à des usages peu générateurs de déplacements. 						
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>Révision PAL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • La pré-étude mentionne que le pôle de gare constitue un secteur stratégique de développement pour lequel un objectif de 150 HE/ha doit être atteint. Concernant la gare, le document relève qu'une amélioration de l'accessibilité et l'aménagement d'une véritable interface tous modes sont nécessaires. • En complément, il s'agira d'urbaniser certaines « dents creuses » et biens-fonds très peu denses bien situés et de diversifier l'offre de logements (locatifs, PMS). La délimitation du périmètre du pôle sera également une étape fondamentale dans la révision du PAL. 						
Caractère du pôle	<p>Pôle de gare à vocation mixte avec une dominante « activités industrielles et artisanales », en raison de son accessibilité multimodale peu propice à l'accueil de forte concentration de bureaux/services. Aux limites du pôle, à proximité des quartiers résidentiels préexistants, des secteurs résidentiels sont à prévoir.</p> <p>Au-delà d'un potentiel de développement urbain, le pôle de gare de Colombier est en définitive appelé à constituer une charnière urbaine entre les villages et quartiers de Bôle et de Colombier, avec des espaces et cheminements attractifs permettant de les mettre en réseau.</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td style="width: 33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td style="width: 33%;"><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idée maîtresse	Améliorer les liens inter-quartiers entre Bôle et Colombier à travers le secteur de la gare, en réalisant des cheminements piétons directs, lisibles et attractifs pour franchir les barrières existantes, ainsi qu'accéder à la gare. Il s'agit donc de trouver des alternatives de qualité au passage par le carrefour giratoire actuel, remanier les parcelles pour réduire les terrains en impasse et imperméabilité, ou encore améliorer ponctuellement le maillage.						
Objectifs	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer un environnement plus urbain notamment en matière d'espaces publics pour structurer et donner une identité au pôle de gare, ainsi que rendre le lien entre Colombier, le carrefour, et la gare plus urbain. • Reconfigurer le carrefour giratoire actuel et ses accroches, afin de réduire la dominance du trafic et ainsi gagner de la qualité d'espace public et de parcours piétons et vélos. Par ailleurs chercher à réaliser de nouvelles connexions en site propre entre la gare et l'avenue de la gare, accueillant à l'avenir les arrêts de bus et constituant l'accès piéton principal vers le centre de Colombier (ligne de vie vers le centre de Colombier). 						

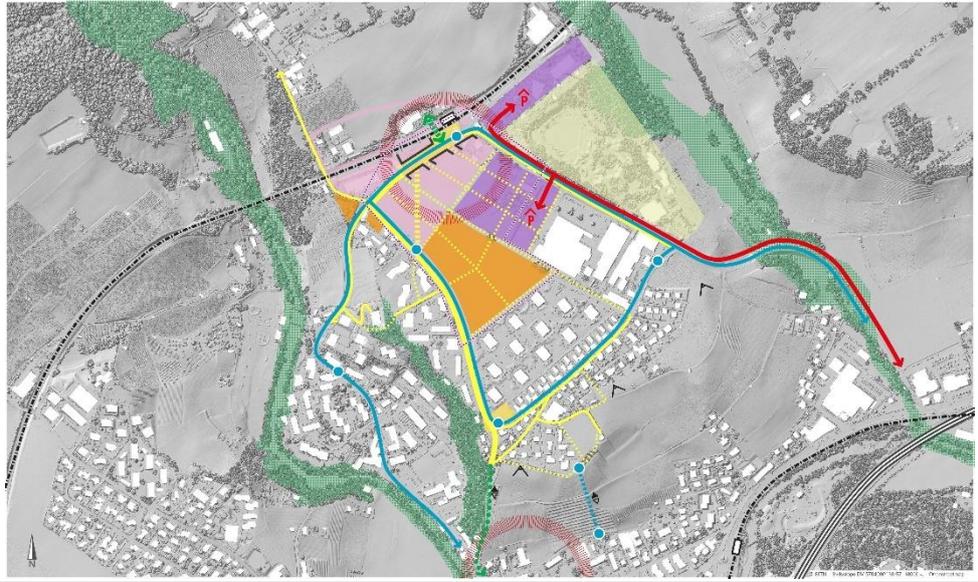
	<ul style="list-style-type: none"> • Restructurer et densifier le quartier au Nord de la gare afin de créer une nouvelle identité de quartier, notamment par un maillage d'espace public attractif, et compléter la frange urbaine Sud de la gare, tout en y accueillant les fonctions de gare manquantes. • Plus à l'extérieur de la gare et du carrefour développer les dents creuses et terrains libres avec une priorité aux logements, à densité moyenne (les accès routiers au secteur traversent des quartiers résidentiels ; l'accueil de plus d'activités est donc à éviter et il faut par ailleurs éviter de concurrencer le centre historique de Colombier) <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nouveau franchissement Ouest de la gare (connecter Bôle et Colombier) <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour ce pôle, une densité moyenne de 150 HE / ha semble approprié.
Actions et leviers d'aménagement	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement du lien gare – avenue de la Gare, y compris le carrefour • Ouverture des impasses autour de la gare pour augmenter la perméabilité, en particulier dans le secteur Nord de la gare • Création d'une interface de mobilité avec des cheminements directs, lisibles et attractifs entre les trains et bus, mais aussi pour l'accès piétons et vélo à la gare.
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures	
Référence	
Options étudiées et écartées	-
MISE EN OEUVRE	
Procédure et études	<p> <input type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : Plan directeur sectoriel (PDS) / </p> <p><u>Remarques :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan directeur sectoriel (PDS) : créer des liaisons directes et attractives vers la gare, ainsi qu'entre les quartiers de Bôle et Colombier (zoom pôle de gare dans le plan directeur MD de la commune). A noter que l'extension sur Bôle est prévue pour le PAL 2035. • Concept d'aménagement et d'exploitation de la route de Sombacour, notamment avec une alternative au giratoire actuel proposant une meilleure intégration urbaine (proue de l'avenue de la Gare) et améliorant la situation pour les mobilités douces, ainsi que repositionnement de l'arrêt de bus sur l'avenue de la Gare. • Réaliser des PQ pour concrétiser les potentiels d'urbanisation et leurs temporalités • PAL : Modification de zone de faible densité à moyenne densité au Sud des voies
Calendrier	<u>Calendrier global :</u>

	<ul style="list-style-type: none"> • 2021 réalisation du PDS pour alimenter la révision du PAL
Portage	<ul style="list-style-type: none"> • Commune de Milvignes • Association des propriétaires des terrains à densifier à la réflexion (notamment propriétaires des maisons maître)
Questions ouvertes	-

Boudry							
Type de pôle :	Pôle de gare (PG)						
ORIENTATION ET ANALYSE							
Analyse synthétique	<ul style="list-style-type: none"> • Le plateau constitue une terrasse dans la topographie, 500m de long, dont sa frange Sud est à 500m du centre de Boudry. Il offre un potentiel exceptionnel qu'il s'agit d'utiliser judicieusement et phaser le développement dans le temps. • La gare n'en est pas encore vraiment une, notamment en raison de l'absence d'un espace public significatif, d'aménagement de mobilité douce peu qualitatif. A noter qu'il n'existe pas de bâtiment de gare à proprement dit, mais uniquement un large couvert CFF. Enfin, la gare n'est pas équipée d'un franchissement des voies, seuls les ponts à l'Ouest et à l'Est permettent le franchissement (pas un problème dans la situation actuelle). • Au niveau de la gare, il existe un premier potentiel pour un bâtiment représentatif pour la gare et la centralité (site plat d'une largeur d'environ 40 m) • Le secteur au Sud de la gare le long de la rue des Conrades est partiellement libre (habitation dans l'angle, matériel de construction etc.) et est relativement facile à développer. En revanche, le secteur industriel / artisanal plus au Sud est encore en exploitation, et offre plutôt une opportunité de développement dans une seconde phase. La compatibilité avec le développement de logements à proximité est à vérifier. • A l'Est, le secteur de la carrière est impénétrable, mais représente un intérêt d'espace de loisir de proximité dans un temps long (très grand et pas nécessaire au niveau quantitatif, jeu de pente, etc.). • À l'Ouest, le quartier d'immeubles vieillissants le long du Faubourd Philippe Suchard est à rénover et présente quelques poches de densification possible. Une attention particulière est à porter aux immeubles d'inspiration moderniste (Horni architecte) des années 50-60. • Enfin, l'accessibilité du site est globalement bonne avec le train, une desserte par le réseau de bus et l'accessibilité routière offerte par la nouvelle route des Conrades. Néanmoins, le site est éloigné des réseaux locaux de mobilité (Littorail) et du centre villageois. La situation topographique sur ce plateau haut, réduit son attractivité, notamment pour des activités à très forte valeur ajoutée ou bureaux (desserte insuffisante, éloignement des bassins de populations). 						
Planifications en vigueur / en cours	<p><u>PDR COMUL :</u></p> <p>Le rôle de zone charnière du pôle de gare nécessite de développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD.</p>						
Caractère du pôle	<p>Pôle de gare à dominante « résidentielle avec besoins quotidiens » sur le plateau topographique de Boudry. Plus on s'éloigne de la gare et de l'industrie présente au-Sud-Est du plateau, plus l'affectation tend vers le résidentiel, avec la possibilité d'y inclure des activités artisanales dans la mesure où elles ne nuisent pas à la qualité résidentielle sur le plateau. Les grandes concentrations d'emplois sont à éviter. La logique est celle d'un grand quartier résidentiel très paysager, avec une petite polarité de services du quotidien vers la gare, mais sans création d'une nouvelle centralité pour éviter de vider le bourg de sa substance commerciale. La centralité de Boudry reste à sa place et les nouveaux quartiers sont orientés vers elle.</p> <table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black; border-bottom: 1px dashed black;"><input type="checkbox"/> Centralité urbaine</td> <td style="border-right: 1px dashed black; border-bottom: 1px dashed black;"><input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier</td> <td style="border-bottom: 1px dashed black;"><input type="checkbox"/> Entrée de ville</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px dashed black;"><input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte</td> <td style="border-right: 1px dashed black;"><input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville	<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports	
<input type="checkbox"/> Centralité urbaine	<input checked="" type="checkbox"/> Centralité de quartier	<input type="checkbox"/> Entrée de ville					
<input type="checkbox"/> Entrée aire urbaine compacte	<input checked="" type="checkbox"/> Nœud de transports						
STRATEGIE							
Idee maîtresse	<p>Construire un ensemble cohérent de Boudry « haut » et « bas » : sur le plateau « haut » réaliser un quartier à prédominance résidentielle, avec une offre en services et commerces du quotidien vers la gare et avec des petites surfaces artisanales pour les besoins locaux. Les services et les différentes activités sont à concentrer vers la gare, avec une réduction graduelle de cette mixité en s'éloignant de la gare, jusqu'à rejoindre les quartiers résidentiels existants.</p> <p>Les parcours depuis le plateau topographique vers le centre historique de Boudry (et le Littorail) sont à renforcer et à compléter.</p>						

<p>Objectifs</p>	<p><u>Objectif(s) prioritaire(s) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Après le développement du quartier résidentiel sur la frange sud du plateau, poser la deuxième « pierre » pour réorienter le développement du plateau de la gare de Boudry vers un quartier mixte avec dominance du résidentiel, en complément à la ZAE. Sur le long cours permettre à celle-ci d'évoluer et gagner en qualité urbaine et attractivité pour les futurs s'habitants et emplois de ce second « morceau de village » Constituer autour de la gare un lieu au service de tout le quartier situé sur le plateau et sur ses pentes (faubourg Philippe-Suchard), avec une masse critique de logements permettant au secteur de la gare de devenir une centralité vivante et attractive Structurer le plateau par le réseau d'accès piétons et vélos, autant dans la direction Nord vers la gare que la direction Sud vers le village historique. Il s'agit en particulier de qualifier et multiplier les liaisons de mobilité douce vers le Littorail et le centre historique, d'une part par la réalisation d'une liaison en site propre par la route de la Gare (fermeture au TIM de la séquence plateau – village) et d'autre part avec un ascenseur urbain incliné (ou autre ménagement de franchissement). Le développement du plateau est à conditionner à une amélioration de l'accès aux services et commerces du centre historique (une offre similaire ne pourra être proposée sur le plateau) ainsi qu'au Littorail qui joue un rôle structurant dans les déplacements sur l'Ouest du Littoral (autre fonctions et destinations que le RER). <p><u>Objectif(s) complémentaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Changer l'affectation des terrains industriels encore à construire en zone mixte et intégrer les terrains du dépôt de grues dans le dispositif de quartier mixte. Conserver et densifier le secteur industriel existant, notamment le secteur situé au Nord-Est entre la carrière et la voie ferrée. Profiter de l'accès direct par la route des Conrades, pour organiser un accès du trafic « en peigne », sans transiter par les quartiers résidentiels et la centralité de la gare. Développer les dents creuses sur l'ensemble du plateau, en particulier prolonger la zone villas au Sud-Est vers l'Est, jusqu'à la route des Conrades, mais aussi densifier les parcelles libres sur le coteau faubourd Philippe Suchard (quartier d'immeubles vieillissants à rénover). Au Nord des voies, privilégier un développement à long terme, à priori au-delà de 2040, notamment en raison de la quantité importante de potentiel au Sud des voies et la condition qu'est la réalisation d'un franchissement des voies ferrées supplémentaires à la hauteur de la gare. Etudier l'opportunité de valoriser l'ancienne carrière comme espace naturel de détente et de loisirs (lac, etc.). Néanmoins, ce secteur appartient à l'inventaire cantonal des objets à mettre sous protection (ICOP). De même, il s'agit de tenir compte des réflexions conduites dans le cadre du PAC viticole. <p><u>Objectifs quantitatifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Pour ce pôle, une densité de 150 HE / ha semble appropriée, en prolongement des quartiers résidentiels déjà développés sur le plateau.
<p>Actions et leviers d'aménagement</p>	<p><u>Action(s) déterminante(s) et levier(s) pour la mise en œuvre du pôle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Valorisation de la gare, ses espaces publics, son interface train-bus comme levier permettant de mettre en mouvement la centralité de quartier et profiter des premières constructions sur la parcelle à l'Ouest pour intégrer un « espace » de gare dans un bâtiment multifonctionnel. Maximisation des programmes publics par de la mutualisation des équipements, par ex. au moyen d'un montage type « coopérative d'habitat » ou similaire, pour garantir la vie de quartier et de sa centralité dès les premières opérations. Aménagement d'une liaison en site propre pour les modes doux entre le centre historique / Littorail et le plateau et sa gare.

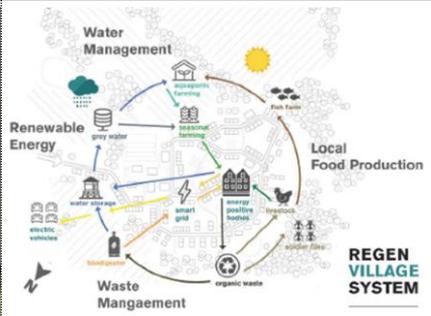
Schéma de synthèse des enjeux, objectifs et mesures



Référence



Habiter le paysage (source : ...)



Vers un écoquartier exemplaire. Reference: White Arkitektur (SE) et Regen-Villages

		
	Calvados, plateau industriel	Anvers, park groot schijn
Options étudiées et écartées	-	
MISE EN OEUVRE		
Procédure et études	<input type="checkbox"/> MEP <input checked="" type="checkbox"/> Plan de quartier (PQ) <input checked="" type="checkbox"/> Autre : PAL	
	<p><u>Remarques</u> : Dans le cadre du PAL, réaliser un « Concept global » pour le plateau. Ceci doit permettre de donner une idée de la forme du futur quartier sur le plateau et de son image ainsi que de sa structuration par des cheminements et parcours et sa connexion au centre historique et au Littorail. Changement d'affectation de la zone industrielle non-construite vers la mixité</p> <p><i>Faut-il mettre la zone industrielle non-construite en zone réservée ? (= freiner le remplissage de la zone industrielle restante sans avoir une vision d'ensemble du site)</i></p> <p>PQ : plan de quartier pour un quartier mixte sur les terrains déjà constructibles au Sud de la gare : urbaniser en priorité les secteurs déjà affectés</p>	
Calendrier	<p><u>Calendrier global</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2021 réalisation du concept global pour le plateau à intégrer dans la révision du PAL 	
Portage	Commune de Boudry, propriétaires des terrains de la ZAE	
Questions ouvertes	-	

Légende des schémas par pôles

Urbanisation

Centralité



Centralité, lieu de identité et de convergence



Espace public de centralité / principal

Aire de développement (densification zone construite /
urbanisation zone non construite / extension zone)

Zone mixte



a. Dominante centre-ville, services et commerces



b. Dominante bureaux et services



c. Dominante résidentielle avec besoins quotidiens



d. Dominante activités productrices et artisanales



Zone résidentielle



Zone de développement économique



a. Très forte valeur ajoutée et haute qualité urbaine



b. Forte à moyenne valeur ajoutée, quartier
industriel et artisanal



Potentiel à bâtir à étudier

Paysage



Espace ouvert urbain paysager



Vue



Front bâti



Césure verte



Rupture topographique

Mobilité



Ligne ferroviaire, gare et halte



Bus structurant principal, avec arrêt



Bus secondaire, avec arrêt



Liaison MD et rabattement vers les centralités et gares
(colonne vertébrale des réseaux MD vers le pôle)



Liaison piétonne ou voie verte, en site propre



Maillage MD existant / à créer



Franchissement MD existant / à créer



Liaison verticale (ascenseur, ascenseur incliné, etc.)



Accès routier



Autoroute, avec jonction

Orientation



Périmètre du pôle



Périmètre de réflexion



Bâtiment représentatif pour le pôle