

U R B A N I S M E



**NEUCHÂTEL
À L'AVENIR**



OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT
PLAN DIRECTEUR
VILLE DE NEUCHÂTEL



L'aménagement du territoire permet à la fois de mieux préserver et de mieux gérer notre espace vital. Afin de se donner les outils de cet aménagement, la Ville de Neuchâtel a entrepris, avec l'appui de mandataires extérieurs, de définir les principaux objectifs de son développement et d'en établir le plan directeur.

Si un plan d'aménagement du territoire est légalement prévu pour une durée de quinze ans, un plan directeur fixe des objectifs dont certains peuvent parfaitement s'inscrire dans le long terme. Il ne constitue pas un inventaire exhaustif des réalisations possibles mais donne plutôt une image des potentialités de notre territoire communal qui impliqueront par la suite que des choix soient opérés. Il devrait permettre de gérer le développement de la ville comme on le ferait pour une entreprise, avec flexibilité, de manière créative et dans la concertation. Par ailleurs, le plan d'aménagement nous donne la possibilité d'opérer une synthèse cohérente des trop nombreux règlements et plans en vigueur actuellement. Il est aussi, dans une certaine mesure, un pari sur l'avenir qui contient par définition sa part d'utopie et dont le rythme des réalisations dépend aussi bien de l'évolution de la situation économique que d'éventuels projets d'importance régionale, voire nationale susceptibles d'entraîner des synergies par rapport aux propositions qu'il contient, notamment en matière d'infrastructures de transports publics.

Il faut enfin souligner que le plan directeur constitue aussi une tentative d'intégrer la gestion des déplacements d'une ville dans les différentes composantes urbanistiques de celle-ci, en tenant compte des contraintes et des objectifs en matière de protection de l'environnement, afin d'instaurer une gestion prospective dans une vision d'ensemble cohérente.

Nous souhaitons que le présent dossier, adopté par le Conseil communal le 27 avril 1994, permette à chacun de se faire une idée aussi précise que possible des objectifs d'aménagement et du plan directeur de la Ville de Neuchâtel, afin qu'un large débat démocratique puisse s'instaurer à leur sujet.

Blaise DUPORT
Conseiller communal
Directeur de l'Urbanisme

"Le mal actuel c'est l'absence d'un programme logique qui consiste à devancer l'avenir, deviner par des calculs habiles les besoins futurs d'une collectivité. Le devoir des dirigeants est de préparer le lieu où prendront vie les réalités de demain."

Le Corbusier

(La construction des villes - 1910)

*Objectifs d'aménagement et
plan directeur de la ville de
Neuchâtel*

Table des matières

Préambule	2
1 <i>Neuchâtel et ses identités</i>	3
<i>Préserver le patrimoine et continuer la ville</i>	
Plan directeur	
Objectifs	4
2 <i>Neuchâtel et l'avenir</i>	15
<i>Valoriser les potentiels de développement et organiser un réseau de transports en commun efficace</i>	
Plan directeur	
Objectifs	16
3 <i>Neuchâtel et sa qualité spatiale</i>	25
<i>Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes</i>	
Plan directeur	
Objectifs	26
4 <i>Neuchâtel et son image de marque</i>	36
<i>Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel</i>	
Plan directeur	
Objectifs	37
5 <i>Neuchâtel et ses déplacements coordonnés</i>	46
<i>Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement</i>	
Plan directeur	
Objectifs	47
6 <i>Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir</i>	61
<i>Instaurer une gestion prospective dans une vision d'ensemble cohérente</i>	
Plan directeur	
Secteurs d'aménagement	62

Auteurs de l'étude

Pierre Feddersen, architecte dipl. EPFZ/SIA,
urbaniste FUS/SRL/AIU, responsable de l'étude

Rainer Klostermann, architecte dipl. EPFZ/SIA,
urbaniste FUS/SRL

Frank Argast, urbaniste ETS

Gisèle Berger, architecte dipl. EPFL/SIA, rédactrice

FEDDERSEN & KLOSTERMANN urbanisme architecture paysage,
Zurich

Christian Boss, ingénieur génie rural dipl. EPFZ/SIA/SVI

BOSS Ingénieur-Conseil, Neuchâtel

Bertrand de Montmollin, Dr ès sciences, ingénieur SIA/ASEP

Anne DuPasquier, biologiste lic. ès sciences, SIA/ASEP

Bernard Soguel, agro-ingénieur, administrateur délégué

Pascal Tharin, architecte-urbaniste EAUG

ATESA Bureau d'études pour l'aménagement du territoire et l'environnement, Cernier

Philippe Gasser, ingénieur transports SVI, dipl. EPFL/SIA

Avec la collaboration de la section de l'urbanisme de la ville de
Neuchâtel

Olivier Neuhaus, architecte-urbaniste communal

André Storrer, technicien en aménagement du territoire

et des Transports publics du Littoral neuchâtelois

Antoine Benacloche, ingénieur transports SVI, dipl. EPFL/SIA

Préambule

*Aldo van Eyck, le sens de la ville
Un dessin ne s'ordonne que sur la grâce;
ouvrez les normes;
dérangez l'ordre, mais avec goût;
outrepasser la nécessité.*

Chef-lieu du canton, ville universitaire et de culture, centre de la microtechnique, Neuchâtel doit soigner son image et veiller à se développer avec intelligence. Les autorités de la ville continueront à encourager une vie socio-économique de qualité et un urbanisme riche et varié qui tiennent compte des valeurs historiques et culturelles de son patrimoine architectural.

Les présents objectifs mettent en évidence les potentiels de développement de la ville, tout en laissant la place au futur. Ils devraient favoriser une action dynamique, ouverte sur l'avenir et permettre des choix urbanistiques fondés et réalistes.

Ce plan directeur ne se base pas sur des objectifs quantitatifs (nombres d'habitants, places de travail, etc.), mais s'appuie sur une compréhension spatiale de la ville et met en évidence les potentialités de développement de son territoire à court, moyen et long terme.

Avec ce plan directeur, qui laisse une large place à l'évolution de la ville, tout en cernant les problèmes actuels, les autorités et les services de la ville disposeront d'un instrument de gestion du territoire leur permettant de mieux répondre aux impératifs économiques et aux délais auxquels ils sont constamment confrontés.

Zurich, le 12 avril 1994

Neuchâtel et ses identités

Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

Ce plan directeur est plus qu'une analyse, il est une mise en valeur des identités urbanistiques et une interprétation des caractéristiques de la ville. Les qualités du tissu urbain, aussi bien dans le bâti que dans le non-bâti, seront présentées, enrichies et permettront de continuer la ville dans la stabilité sans lui faire perdre son identité.

Traiter avec soin les éléments urbanistiques durables et forts, qui font de la ville de Neuchâtel ce qu'elle est, permet de ne pas détruire, mais de renforcer les éléments d'identification à la ville. Repérer ce qui est intéressant aujourd'hui, afin de le garder vivant dans le futur.

L'instrument juridique mettra l'accent sur le respect du patrimoine reconnu de la ville, sans interdire toutefois des interventions contemporaines. Il devra en fait assurer la qualité des interventions dans le tissu urbain de la ville. Il doit se baser sur des documents déjà existants, tels le plan Béguin, ses annexes et le recensement architectural.

Préserver le patrimoine et continuer la ville signifie prendre conscience de ses beautés architecturales et urbanistiques. L'intention de les garder vivantes implique une urbanisation capable de s'adapter aux conditions de vie futures. Il faut éviter de figer Neuchâtel dans une image passéiste.

Neuchâtel et ses identités
Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

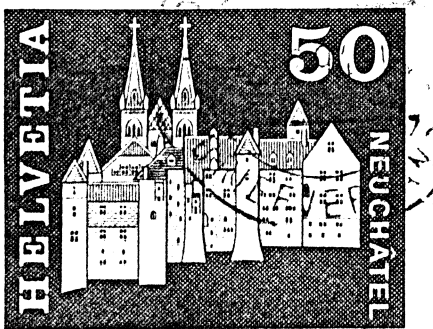
Objectif 1.1 Tissu urbain historique

Garder une animation socio-culturelle et économique qui préserve dans le centre historique une vie variée, chargée de sens et pleine de poésie

Le centre historique de la ville est un pôle, un centre d'attraction vivant et à l'urbanisme varié. Les parcours qui s'y développent selon le jeu de la succession des ruelles et des places offrent aux piétons une qualité événementielle remarquable. Il est donc vital d'entretenir ce tissu urbain historique avec soin, et il s'agit d'être très prudent lors d'interventions touchant à l'histoire, à l'expression esthétique et à la vie du centre ville.

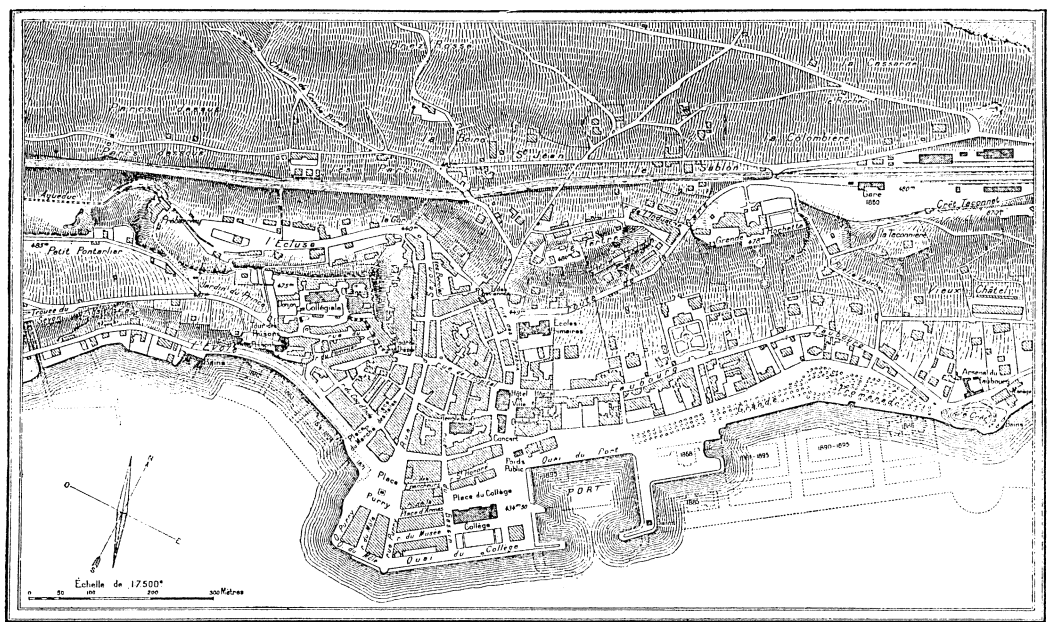
Le respect de l'expression architecturale et spatiale de la ville historique décide de toute intervention dans ce site. Cette condition induit le développement du tissu urbain et le respect de son identité. Elle exige des interventions pondérées et de qualité. Les espaces bâtis, libres ou arborisés, chargés de sens pour les habitants de la ville doivent être sauvegardés.

Il s'agit de protéger le centre historique, de préserver son rôle socio-culturel et économique et de soutenir l'animation de ce site en y favorisant l'habitat. La mixité avec le tertiaire, l'artisanat ou le commerce, sera encouragée. Garder le nombre d'habitants du centre ville, voire l'augmenter et résister à une implantation massive de bureaux, permet de préserver la qualité de vie de la cité. Des affectations nécessitant des structures spatiales non adaptées à ce site sont à rejeter.



Silhouette marquante, image permanente, la Collégiale et le Château : une identité

La colline du Château, la vieille ville et le quartier des Beaux-Arts, trois sites très typés et fort différents qui constituent le tissu urbain historique de Neuchâtel



PLAN DE LA VILLE DE NEUCHÂTEL EN 1861
(D'après celui de MAYOR-DÉGLON.)

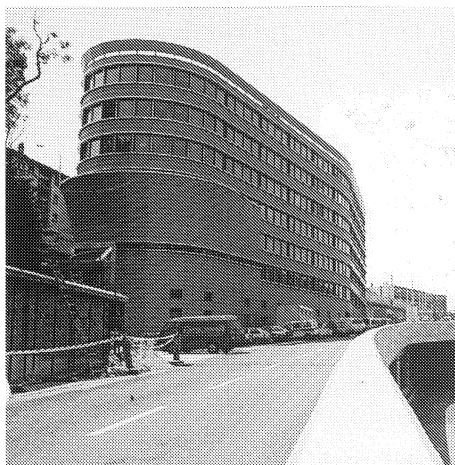
Neuchâtel et ses identités

Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

Objectif 1.2 Objets architecturaux de valeur dans leur site

Tout en gardant une identité propre, ces bâtiments s'intègrent à leur environnement et donnent un sens global au site, dans un jeu de complémentarité

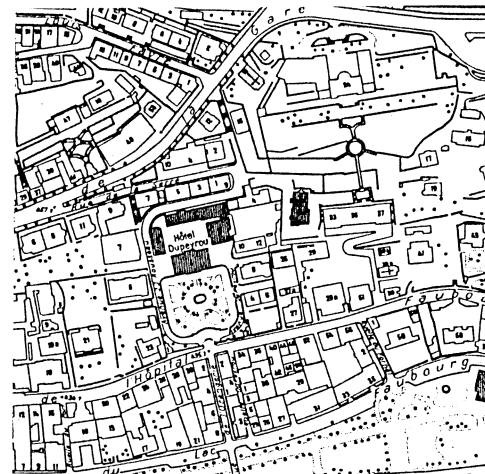
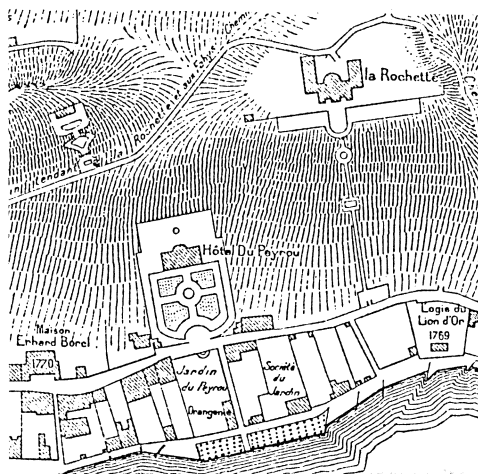


Bâtiment phare, accent remarquable, pôle dans le noeud des échangeurs autoroutiers

Vulnérabilité de certains sites historiques, qui voient leur écrin de verdure se transformer en écrin minéral, sans trop de respect pour les bâtiments qui s'y trouvent

Ces édifices, véritables événements architecturaux et spatiaux, abritent d'importantes fonctions publiques ou privées. Celles-ci renforcent le caractère unique de chacun de ces monuments, de leur site et de leur identité. Le tissu urbain est fortement enrichi par ces architectures de qualité.

Ces objets architecturaux isolés seront traités avec un soin particulier. Leur environnement immédiat fait partie intégrante de leur beauté ou de leur caractère. Ils doivent être pensés avec leur écrin de verdure, le décor des façades avoisinantes, les routes et les échappées qui nous les font découvrir. Ces bâtiments sont en plus chargés d'histoire et de sens. Toucher à la qualité de leur architecture, c'est toucher à l'identité même des habitants de la ville, à leurs références, à leur propre image comme à celle de la cité. On ne le fera donc, qu'en prenant de grandes précautions.



Neuchâtel et ses identités
Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

Objectif 1.3 Entités urbanistiques de qualité

Ces entités sont peut-être mineures dans le tissu urbain de la ville, mais les renforcer, les mettre en valeur assure leur pérennité urbanistique

Ces groupes de maisons se démarquent de leur environnement. Ils sortent les habitants de ces entités de l'indifférenciation. Leurs qualités architecturales et leur contenu socio-culturel sont riches, l'identification au lieu pour les habitants est importante et favorise un sentiment d'appartenance.

Ces bâtiments seront considérés dans leur ensemble et leurs qualités tant architecturales qu'urbanistiques doivent être reconnues. Les rénovations éventuelles se montreront fines et subtiles. Le remplacement de bâtiments respectera l'unité, le caractère de tels ensembles. D'autres fonctions que l'habitat peuvent être envisagées à condition qu'elles s'adaptent aux objets architecturaux et aux circulations du lieu. Toute intervention respectera l'échelle de l'entité.



Un groupe de locatifs modestes ou un groupe de maisons ouvrières, moments dans l'urbanisme de la ville à préserver



Objectif **1.4. Quartiers résidentiels étagés selon l'ancienne structure des murs de vigne**

*Modeste, la ville de
Neuchâtel oublie
l'incroyable qualité de vie
que lui offre sa situation à
flanc de
coteau et son orientation
plein sud*

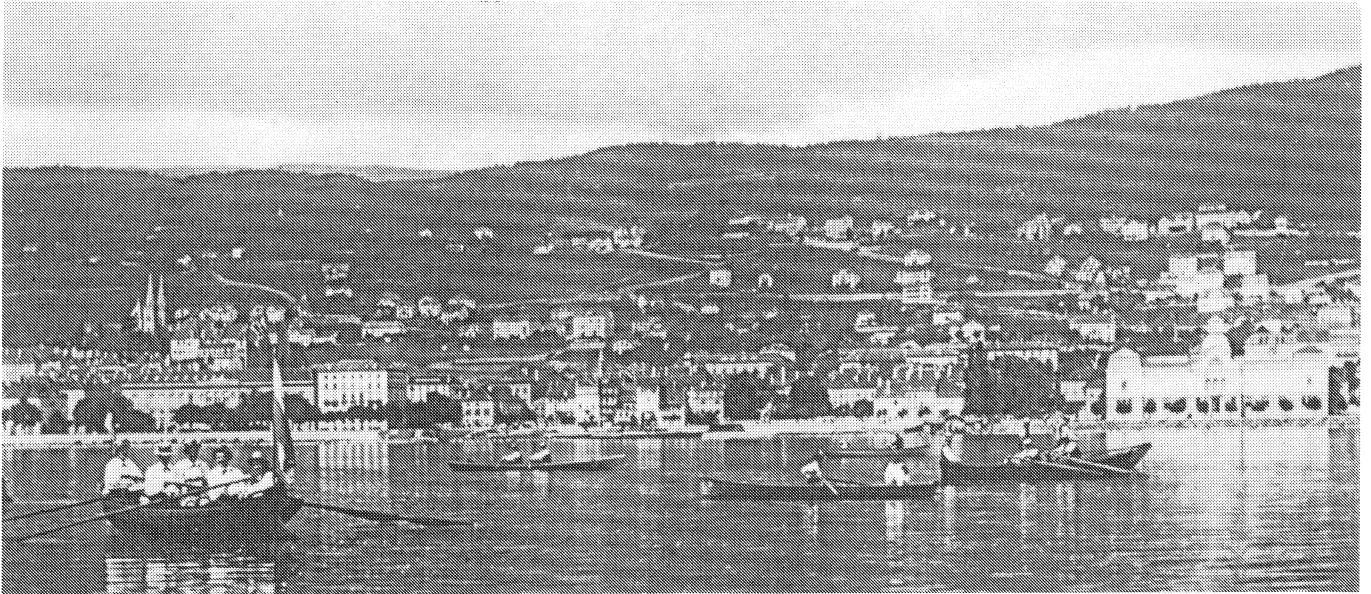
La ville de Neuchâtel et ses habitants doivent prendre conscience de la situation exceptionnelle dont jouit la presque totalité de son domaine bâti. A l'opposé des villes construites "à plat", Neuchâtel s'étend à flanc de coteau. Chaque maison ou presque, chaque appartement profite d'un coup d'oeil remarquable sur le lac et les Alpes. Une telle situation est suffisamment rare pour qu'elle soit soulignée, et appréciée à sa juste valeur.

Cette particularité, celle d'une ville s'étagant selon l'ancienne structure des murs de vigne, a favorisé le développement de petites ruelles, relativement pentues, qui rejoignent patiemment, étage après étage, les différents quartiers du nord de la ville. L'architecture très sobre de ce tissu bâti s'est résolument tournée plein sud et s'est largement ouverte au soleil. Et discrètement, se déploie le réseau de ruelles très attachantes, formées d'escaliers, de murs de soutènement, de passerelles, de verdure et d'autres événements inattendus et pittoresques.

Ce langage à la fois cohérent, poétique et propre à la topographie du lieu sera respecté. Les nouvelles constructions, les rénovations ou autres interventions devront maintenir, souligner, renforcer les caractéristiques intrinsèques et l'échelle de ces quartiers. Leur situation exceptionnelle offre tranquillité, dégagement, vue et ensoleillement aux habitants des locatifs ou des villas à plusieurs foyers de ces sites (cf objectifs 3.6 et 5.10).

Neuchâtel et ses identités
Préserver le patrimoine et continuer la ville

1



*Le tracé des chemins de
vigne est à la base du
développement de ce
secteur. La ville a pu s'y
développer de façon
intéressante et
typique*

Neuchâtel et ses identités

Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

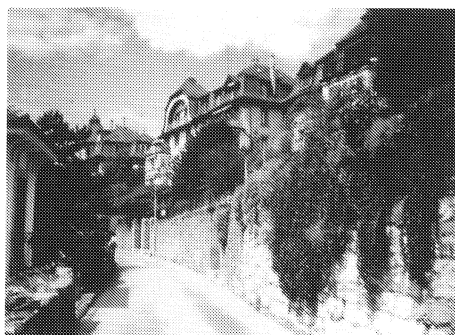
Objectif *1.5 Quartiers résidentiels très arborisés (les Trois-Portes, l'Evoles, le Plan, Bel-Air, les Saars)*

Ces moments de verdure sont tout aussi remarquables lors d'un parcours à pieds que vus depuis le lac

Ces quartiers résidentiels abritant des bâtiments cossus sont caractérisés par une arborisation dense et généreuse. Des arbres centenaires et d'essences rares avoisinent des arbres indigènes, et les alentours des maisons hésitent entre le parc et le jardin fruitier. Bouffée de verdure et d'oxygène, ces plantations ont une valeur écologique et esthétique élevée.

De telles qualités seront préservées. Les interventions modernes maintiendront le caractère fortement arborisé de ces quartiers et la densification de ces sites sera très nuancée et à l'échelle des bâtiments existants (cf objectif 3.6).

L'accès des automobiles sera mesuré, en sachant que le trafic et le stationnement excessifs peuvent appauvrir, voire détruire les espaces extérieurs typiques à ces quartiers (cf objectif 5.10).



Nature sauvage ou architecturée, tout le charme d'une rue



Neuchâtel et ses identités

Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

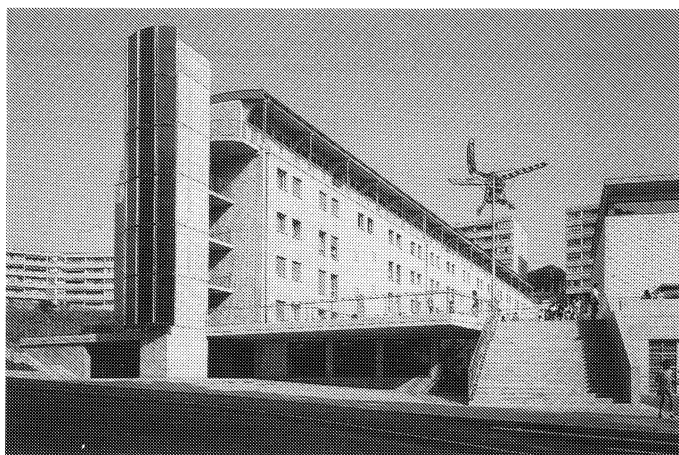
Objectif *1.6 Ebauches de centre de gravité (le Clos de Serrières et le Vallon de la Serrière, les Draizes, les Parcs, l'Ecluse, les Acacias, le Plan, les Portes-Rouges, le Bas-du-Mail, Monruz, la Coudre)*

Les ébauches de centre de gravité méritent un soin particulier. Les enrichir de diverses activités leur apportera un caractère urbanistique plus affirmé et une identification plus aisée

Des commerces, des restaurants, des ateliers, des espaces publics et des places de jeux ponctuent ces sites. Ils offrent un embryon d'identité à leurs habitants. Il faut donc profiter, par des interventions adéquates, de mettre en valeur ces ébauches de centres, car il est très difficile de créer un lieu nouveau, une identité forte à partir de rien.

Ces petits centres de gravité, éléments de densification et d'enrichissement du tissu urbain, seront renforcés, stimulés par des interventions appropriées. Bien qu'elles soient formées d'éléments modestes (école, place de jeux, espace public, etc.), ces identités naissantes développent chez les habitants le sentiment d'appartenance à un quartier (cf objectif 2.4).

Les Acacias, une ébauche de centre de gravité qui promet, une identification qui devrait s'affirmer et s'étoffer



Neuchâtel et ses identités

Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

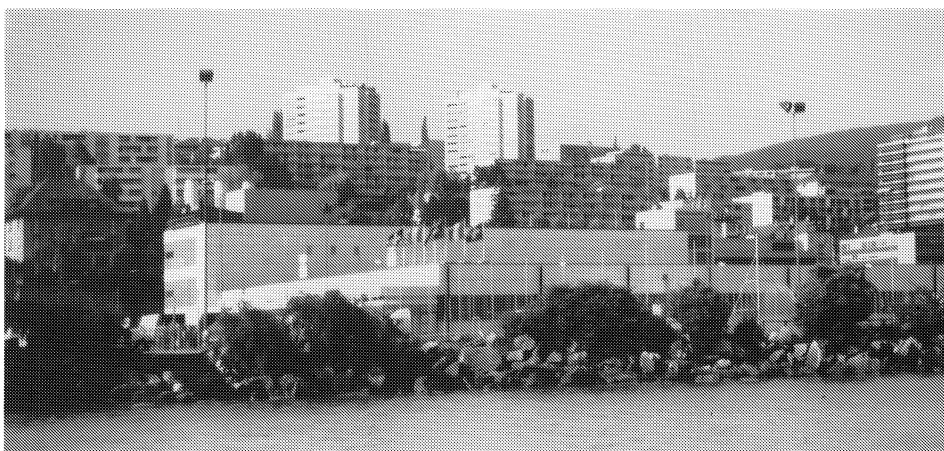
Objectif *1.7 Secteurs industriels et artisanaux en activité (les FTR, les Draizes, la Cuvette de Vauseyon, Prébarreau, Pierre-à-Bot-dessous, Gibraltar, les Portes-Rouges, les Gouttes-d'Or)*

Garantir la flexibilité dans ces zones permettra d'accueillir des places de travail à forte valeur ajoutée tout en veillant à favoriser une architecture de qualité

Indispensable à la vie économique, ces secteurs d'activité seront préservés. Leur croissance est souhaitable. L'adaptation aux nouvelles technologies, le développement du tertiaire et des activités commerciales sont indispensables dans ces zones.

Ces zones aujourd'hui peu exploitées ont un potentiel de développement important. Elles ont une identité et sont déjà des points forts dans le tissu urbain de la ville. Leur spécificité devrait être conservée, renforcée. Dans la situation actuelle, ces secteurs industriels et artisanaux en activité fonctionnent. Il faut leur donner toutes les chances pour continuer leur essor (cf objectif 2.5).

Ces secteurs sont garants de la vie économique de la ville et d'accents riches et variés dans le tissu urbain de Neuchâtel



Neuchâtel et ses identités

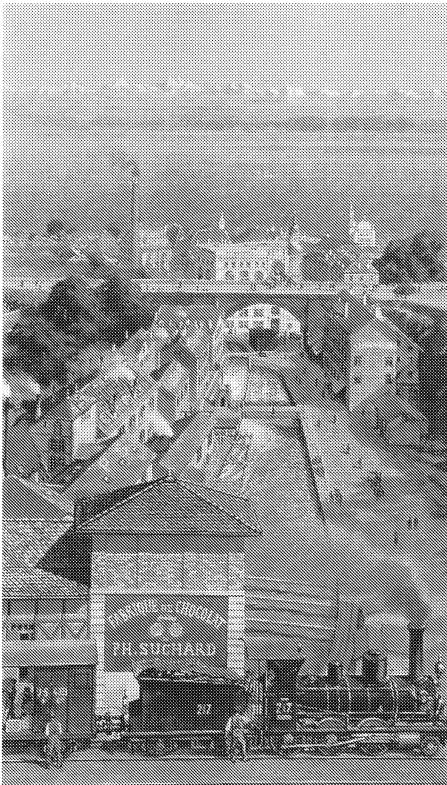
Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

Objectif 1.8 Poches industrielles vidées de leur contenu et de leur identité (Suchard-Serrières, Favag-Monruz)

Une identité forte et positive qui compose avec l'existant sera encouragée, à l'exemple du dynamisme économique qui peut naître du projet Tivoli nord et sud

Ces deux pôles industriels de la ville ont encore un nom, existent encore dans la mémoire collective, mais ont été vidés de leur contenu. A ce reste d'identité, il faut retrouver des activités. Ces carcasses architecturales, fruits d'une architecture industrielle passée, ont du charme et ont valeur d'histoire. Une revitalisation de ces espaces doit être menée énergiquement. Ces deux secteurs industriels sont une chance pour le développement en est et en ouest de la ville (cf objectif 2.1).



Sites riches en souvenirs, l'avenir doit aussi leur appartenir. Redéfinir leur vocation, leur redonner un souffle économique digne de leur histoire...



Neuchâtel et ses identités
Préserver le patrimoine et continuer la ville

1

Objectif **1.9 Pôles et équipements pour la culture, la formation, le sport, les loisirs et la santé.**

La diversité de ces pôles et équipements sur tout le territoire de la ville renforce son attractivité

Les pôles culturels, sportifs et de loisirs, les infrastructures hospitalières sont nombreux et variés. Ils sont un élément essentiel de la qualité de vie de la ville. La réglementation veillera à les préserver et à les renforcer dans le tissu urbain et à sauvegarder leur qualité intrinsèque et leur diversité.

Les nouveaux équipements culturels trouveront leur place soit au centre ville, soit dans les pôles de développement stratégiques (cf objectif 2.1). Les équipements liés à la formation professionnelle se densifieront là où ils se trouvent aujourd'hui, sur les rives du lac et au Mail. Les infrastructures hospitalières se concentreront à la Maladière. Les sports et loisirs continueront à trouver leur place privilégiée en lisière de forêt et au bord du lac.

Les lieux où la culture pourrait se développer sont dépendant d'équipements "légers" ou "lourds", les besoins respectifs en infrastructures étant différents. Ainsi des équipements "légers" favorisant la recherche artistique, la création, les rencontres et la vie associative pourraient être mis en valeur à de nombreux endroits, dans les ébauches de centres de gravité, dans les pôles de développement stratégiques, dans les secteurs industriels et artisanaux en activités, etc. Les équipements "lourds", théâtre d'accueil et salle polyvalente doivent trouver leur place soit au centre ville, soit dans un pôle de développement stratégique (cf objectif 2.1). Le musée d'archéologie sera situé sur le territoire de la commune d'Hauterive. Toutes ces infrastructures permettraient à Neuchâtel de s'insérer dans une politique culturelle coordonnée avec les autres villes suisses.

Neuchâtel et l'avenir

Valoriser les potentiels de développement et organiser un réseau de transports en commun efficace

2

Ce plan directeur décrit les zones à fort potentiel de développement et les lieux dynamiques ouverts sur le futur. Il regroupe l'ensemble des potentialités de développement de la ville en prenant soin d'en présenter une image ouverte sur l'avenir et non pas figée. C'est dans ces secteurs que se réaliseront les plus importants changements de la ville. Leur évolution est étroitement liée à un réseau efficace de transports en commun tant local, régional, national qu'international. Bien intégré au réseau des villes du Plateau suisse, la ville de Neuchâtel a un rôle non négligeable à jouer. Il est donc vital d'assurer l'accessibilité aux zones à fort potentiel de développement par un réseau de transports en commun d'avenir performant.

Cette vision d'avenir, ces orientations nouvelles, ces représentations à long terme doivent assurer leur essor, même au-delà de la durée de validité du plan d'aménagement. Les bases d'un système cohérent auront alors été posées. Comme quinze ans sont certainement insuffisants pour développer tous les pôles de développement stratégiques, il s'agira, dans la réalisation, de définir des priorités à court, moyen et long terme en ce qui concerne le réseau des transports.

Si l'instrument juridique règle l'organisation de la ville de manière suffisamment claire et dynamique, tout en respectant la conception directrice de ce plan, alors Neuchâtel possèdera les meilleurs atouts pour entrer dans le XXI^{ème} siècle.

Neuchâtel et l'avenir

Valoriser les potentiels de développement et organiser un réseau de transports en commun efficace

2

Objectif 2.1 Pôles de développement stratégiques en site urbain (Gare/Crêt-Taconnet, Serrières et Monruz)

C'est dans une ambitieuse mise en valeur de ces trois zones que Neuchâtel joue son avenir. Il est bon d'être visionnaire afin de dynamiser et de réussir l'évolution de ces potentiels de développement

Ces quartiers en partie en friche ont un potentiel d'accueil très important. Bien intégrés dans le futur réseau de transports en commun et de dessertes performants, efficaces et globaux, ils représenteront les pôles de développement les plus attractifs de la ville de Neuchâtel. Leur plurifonctionnalité sera renforcée par des activités économiques, commerciales, culturelles et de loisirs ainsi que par de l'habitat.

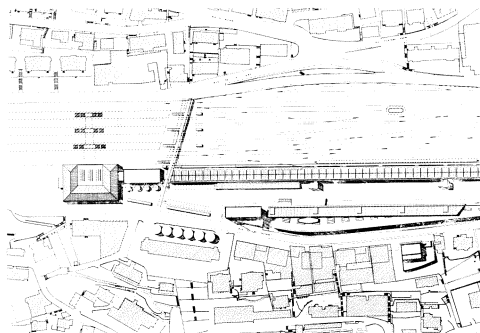
Chacun de ces pôles doit trouver une identité et éviter d'être investi par des fonctions anecdotiques. Les interventions sur le site amélioreront l'intégration des éléments qui le composent et forgeront son identité. Les nouvelles constructions seront respectueuses de leur proche voisinage tout en revitalisant le tissu urbain de la ville. Elles affirmeront une structure urbaine originale et de qualité.

Le tissu urbain de la ville de Neuchâtel présente trois pôles de développement potentiel : Gare/Crêt-Taconnet, Serrières et Monruz.

Gare/Crêt-Taconnet

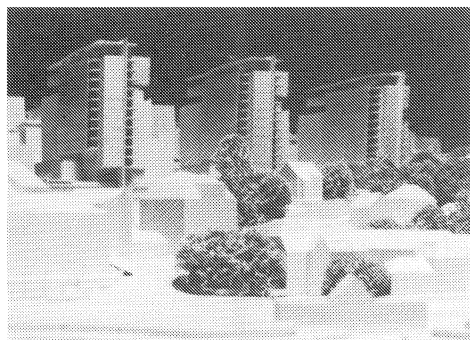
Ce pôle central est un point d'ancrage stratégique de grande importance. Ce lieu privilégié est, de toute la ville, le mieux raccordé aux transports en commun locaux, nationaux et internationaux (TGV Berne-Paris, Intercity Genève-Cointrin et Zurich-Kloten). Il accueillera des activités de haut de gamme, tant économiques, culturelles que de l'habitat et favorisera des relations au niveau national et international. L'implantation de l'Office fédéral de la statistique dans ce site est une mise en valeur très ciblée de ce pôle central de développement. Les activités implantées dans ce site seront de plus complémentaires à celles du centre ville.

Un Littorail prolongé en est, desservant tout le littoral de la ville et reliant le site Gare/Crêt-Taconnet par une liaison verticale donnera toutes les chances de développement à ce site central. Seul un service de transports en commun rapide et fréquent entre la ville et la Gare/Crêt-Taconnet, coordonné avec des liaisons interurbaines performantes, permettra à ce secteur de bien se développer et assurera son rayonnement (cf objectif 5.7).



Serrières et Monruz

Ces pôles de développement, situés en ouest et en est de la ville, ont pour l'instant une fonction encore mal définie et leur aspect tient plus de la friche architecturale que du quartier bien organisé. Leur importance est plus locale que celle du site précédent. La vue sur les Alpes et l'ensoleillement leur offrent une grande qualité de vie, tandis que leur topographie, en vallon et promontoire pour Serrières et en pente douce vers le lac pour Monruz, appelle à un développement intéressant et généreux.



Un Littorail desservant toute la rive de Neuchâtel sera le vecteur principal entre ces deux pôles situés aux limites de la ville et les reliera de manière performante avec le centre. Bien intégrés au système des transports en commun, ces pôles peuvent espérer jouer un rôle économique à l'échelle régionale et nationale. La proximité de l'autoroute, l'accès aisé aux échangeurs est aussi un atout pour leur développement.



Si Monruz est encore une ébauche inachevée d'un développement urbanistique des années 50, Serrières a déjà pris le train de l'avenir grâce au plan spécial de Tivoli sud et au projet de Tivoli nord (cf objectif 5.6).

Il n'est pas nécessaire que les trois pôles de développement, Gare/Crêt-Taconnet, Serrières et Monruz soient activés, renforcés simultanément. Leur intégration dans une vision de Neuchâtel du XXI^{ème} siècle est indispensable, tout en sachant que le développement de l'un ou de l'autre de ces pôles dépend de choix économiques et politiques.

Une certaine mise en concurrence peut se révéler favorable à leur mise en valeur, tout en respectant une vision d'ensemble nécessaire à la coordination de leur développement.

Objectif **2.2 Pôle de développement stratégique en dehors du site urbain
(Pierre-à-Bot-dessous)**

Cette réserve de terrain ne devrait être utilisée qu'une fois les possibilités d'urbanisation de la ville épuisées

Le secteur de Pierre-à-Bot-dessous est placé en marge du tissu urbain de la ville de Neuchâtel. Il jouxte le secteur de Pierre-à-Bot-dessus indéniablement réservé aux loisirs et à la détente. Cette importante réserve de terrain ne sera investie que par une fonction privilégiée ou un projet exigeant une situation exceptionnelle. Il n'est pas envisageable d'y installer une fonction anonyme. La conception urbanistique de ce terrain sera globale et cohérente. D'aucune manière il sera morcellé et construit au coup par coup. Une fois bâti, ce site doit se transformer en un pôle de la ville, sinon il vaut mieux le garder en réserve.

Il faut souligner qu'un terrain de cette dimension est le dernier disponible sur le territoire de la ville de Neuchâtel et lui appartenant.

Afin de préserver pour l'avenir cette ultime parcelle importante de terrain, il est souhaitable d'utiliser d'abord toutes les potentialités des sites Gare/Crêt-Taconnet, de Serrières et de Monruz (cf objectif 2.1). Une fois ces secteurs investis, la mise en construction de Pierre-à-Bot-dessous peut être envisagée. Cependant une exception pourrait être admise en présence d'une opportunité, d'un projet qui soit véritablement un atout particulier pour la ville.

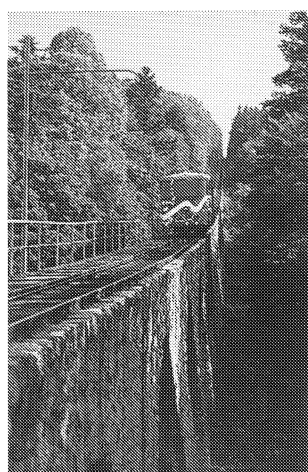
Préparer l'avenir c'est aussi savoir réserver les meilleurs terrains pour les générations futures

Mais quel que soit le projet envisagé dans le site de Pierre-à-Bot-dessous, et au vu de sa situation excentrée, son bon fonctionnement est indissociable d'une intégration parfaite au réseau des transports en commun, notamment par la prolongation des lignes existantes. L'hypothèse d'une prolongation du funiculaire du Plan jusqu'aux Acacias placerait ce site en prise directe avec le centre de la ville et les transports interurbains.

Il est nécessaire à la qualité de vie de ce site que son développement soit coordonné avec la maîtrise du trafic routier supplémentaire. Mettre en place un système de transports en commun efficace desservant ce secteur est indispensable (cf objectif 5.8).

Objectif 2.3 Un site exceptionnel : Chaumont

***Chaumont "perle du Jura"
doit bénéficier d'un
traitement à l'échelle de sa
situation, de sa
topographie, de son identité***



Le site privilégié de Chaumont mis en valeur par des équipements et des activités d'intérêt général et de haute qualité soigneusement intégrés pourra asseoir son importance. Préserver la qualité et les potentiels de ce site implique un développement du funiculaire en fréquence et en capacité et des mesures draconiennes pour régler la circulation automobile, en particulier l'accès des voitures privées.

Sa situation exceptionnelle sur la crête du Jura autorise une certaine ambition touristique à Chaumont. Lieu de détente et de loisirs cette "perle du Jura" offre une large vue sur les Alpes, et ses forêts et pâturages sont appréciés des promeneurs. Si le funiculaire de Chaumont était prolongé depuis la Coudre jusqu'à Monruz, les touristes pourraient alors goûter à la fois aux plaisirs du Jura et à ceux du lac. Imaginons un circuit touristique passant du centre historique de Neuchâtel à un petit tour sur le lac, pour rejoindre Chaumont par le port de Monruz... Au retour, un arrêt à la Coudre permettrait aux touristes d'emprunter les transports en commun interurbains leur donnant accès aux villes du Plateau suisse...

Ce site remarquable peut accueillir des instituts, des écoles, des centres de recherche et des entreprises haut de gamme pour lesquels être à distance, être au vert, sans être isolés est un avantage. Chaumont n'est toutefois pas désigné pour développer de façon importante l'habitat. La mise en valeur de ce site ne peut se faire sans respecter l'environnement. Le calme, les beautés naturelles, des constructions intégrées au paysage et une bonne maîtrise de la circulation automobile seront ses atouts (cf objectif 5.8).

Neuchâtel et l'avenir

Valoriser les potentiels de développement et organiser un réseau de transports en commun efficace

2

Objectif 2.4 Centres de gravité à renforcer (le Clos de Serrières et le Vallon de la Serrière, les Draizes, les Parcs, l'Ecluse, les Acacias, le Plan, les Portes-Rouges, le Bas-du-Mail, Monruz, la Coudre)

Des secteurs relativement indifférenciés sortiront de l'anonymat et renforceront l'image de Neuchâtel. Bien gérés, ces centres de gravités auront toutes les chances de prendre leur essor



Imaginez une rue conviviale... allées d'arbres, piétons, cyclistes, bus TN et automobiles en bonne intelligence...

Afin d'améliorer la qualité du tissu urbain fort varié de la ville de Neuchâtel, il est indispensable de rendre plus vivants certains secteurs déjà bâtis, de les consolider et de les polariser. La mixité des centres de gravité, où habitat et activités commerciales sont intimement liés, les investira de fonctions en relation avec le quotidien et l'habitat existant. Les interventions architecturales respecteront leur échelle (cf objectif 1.6).

Ces sites sont des satellites du centre, ils renforcent en divers point la ville et se caractérisent par des activités commerciales intenses qui sont complémentaires aux pôles de développement stratégiques. Bien gérés, ces petits centres de gravité ont toutes les chances de se développer et de rendre leur mixité attrayante.

Les routes et le trafic qu'elles engendrent ont permis l'essor économique de ces secteurs. Mais il est nécessaire que les transports en commun s'y développent, afin de diminuer la charge de trafic automobile dans ces quartiers, tout en étudiant les possibilités de stationnement. De telles interventions rendront aux piétons, aux cyclistes des parcours sûrs et agréables, négligés pour l'instant. L'accessibilité à la ville, au lac et à la forêt serait améliorée et la qualité de ces centres de gravité à renforcer serait accrue (cf objectif 5.4).



Objectif *2.5 Secteurs industriels, artisanaux, commerciaux et administratifs (les FTR, les Draizes, la Cuvette de Vauseyon, Prébarreau, Pierre-à-Bot-dessous, Gibraltar, les Portes-Rouges, les Gouttes-d'Or)*

La mixité des activités et une architecture de qualité seront l'atout des ces secteurs

Ces secteurs sont les seuls en dehors des pôles de développement stratégiques à pouvoir accueillir des industries et des ateliers. Mélange complexe d'industrie et d'artisanat, ces secteurs disposent d'un atout important : la mixité. En accueillant des activités complémentaires à celles déjà existantes et en attirant des entreprises diverses, ils augmenteront leur attractivité. Des activités dans le tertiaire ou même de l'habitat seront aussi favorisés. Mais il ne faut pas oublier que sur le territoire de la ville, seuls ces secteurs, en dehors des pôles stratégiques de développement, peuvent encore accueillir des industries et des ateliers (cf objectif 1.7).

En raison de la proximité de l'habitat, le niveau des diverses nuisances sera contrôlé et adapté. L'architecture industrielle en contraste de celle des quartiers d'habitation pourra être originale, différente, à condition d'être soignée. La réglementation de ces secteurs industriels sera souple afin qu'elle puisse s'adapter aux exigences futures de l'économie. Une qualité spatiale évidente, bien mise en valeur, favorisera la mutation de ces zones et leur permettra d'accueillir aussi des entreprises de haute technologie et des places de travail haut de gamme.

Faire revivre l'industrie, lui donner un lieu, préparer l'avenir

Les sites les plus importants, les FTR et les Draizes-Vauseyon sont à proximité d'un échangeur autoroutier. Si cette accessibilité est un atout majeur, il ne faut pas oublier d'intégrer efficacement ces secteurs et ceux plus modestes de Prébarreau, Gibraltar et les Portes-Rouges à un réseau de transports en commun, afin de donner à tous les meilleures chances de développement (cf objectif 5.9).

Le secteur de Pierre-à-Bot-dessous est situé en périphérie de la ville. Son accessibilité n'est pas optimale. Les échangeurs autoroutiers sont éloignés de ce site, et la route jusqu'à Pierre-à-Bot-dessous traverse de nombreux quartiers d'habitation. Un système de transports en commun plus performant donnera de meilleures chances de développement à ce secteur (cf objectif 2.2).

Objectif 2.6 Réserves de terrain à bâtir à court et moyen terme

Une densification bien comprise permettra à la ville de Neuchâtel d'utiliser ses moindres ressources en terrains, et de favoriser des interventions architecturales originales

Les terrains libres ou en friche dans la ville de Neuchâtel, où il est encore possible de bâtir représentent environ 74 hectares. A court et à long terme, les interventions sur ces sites modèleront le tissu urbain de la ville. Leur densification nécessite beaucoup de sensibilité pour l'environnement déjà construit. Les fonctions projetées, l'architecture, doivent s'intégrer au tissu urbain avoisinant. La densification sera menée de façon mesurée, acceptable et ne surchargera pas un site (cf objectif 3.6). Théoriquement cela permettra d'accueillir environ 9100 habitants et environ 9000 postes de travail (voir tableau ci-dessous).

Une typologie de l'habitat proche des besoins des habitants de la ville sera favorisée. Le mode de vie évolue, l'architecture de ces quartiers devra correspondre aux formes de vie du XXIème siècle. La densification urbaine implique souplesse et adaptation aux besoins futurs des habitants et sous entend une excellente intégration de ces quartiers au réseau des transports en commun. Un réseau piétonnier permettant de relier les sites entre eux, mais aussi de rejoindre agréablement le lac ou la forêt, sera mis en place.

PREMIERE ESTIMATION DES POTENTIELS CONSTRUCTIBLES		SURFACE DES TERRAINS LIBRES OU EN FRICHE (HECTARES)	SURFACE BRUTE PLANCHER UTILE (HECTARES)	HABITANTS	EMPLOIS SECONDAIRES	EMPLOIS TERTIAIRES	EMPLOIS TOTAL
2.1	POLES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUES EN SITE URBAIN	15	29	3200	300	3000	3300
2.2	POLES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUES EN DEHORS DU SITE URBAIN : PIERRE-A-BOT DESSOUS	9	9	600	400	0	400
2.5	SECTEURS INDUSTRIELS, ARTISANAUX, COMMERCIAUX ET ADMINISTRATIFS	4	13	0	600	1500	2100
2.6	PROJETS, PROJETS SANCTIONNES, ET AUTRES TERRAINS LIBRES	46	39	5300	400	2800	3200
TOTAL GENERAL		74	90	9100	1700	7300	9000

Objectif 2.7 Réseau des transports en commun

Un réseau de transports en commun efficace et desservant tout le tissu urbain est la condition de base à un développement dynamique et qualitatif de la ville

Un réseau des transports en commun performant est indispensable à une économie vivante. Un tel réseau doit desservir tout le tissu urbain. Le développement des pôles économiques, culturels, de loisirs et de santé en dépend. Le plan directeur 5 "Neuchâtel et ses déplacements coordonnés" décrit de façon détaillée ce réseau.

Ce réseau sera projeté par étapes cohérentes, en parallèle à l'évolution de la ville. Selon un développement à l'ouest, à l'est, au nord ou au sud des pôles stratégiques de développement, des secteurs industriels, des ébauches de centres de gravité, de l'habitat, des équipements pour la formation, de la culture, du sport, des loisirs ou de la santé, l'accent sera mis sur la partie du réseau de transports en commun correspondant à ce développement. Dans sa conception, celui-ci doit anticiper les besoins de ses usagers (cf objectifs 5.6 / 5.7 / 5.9).

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes

3

Le tissu non-bâti de la ville est plus important en surface que les zones construites. Ces espaces libres, tels les rues, les avenues, les places, les parcs, ou les cours, les jardins, les vignes, les vallons ou encore les rives du lac, la lisière de la forêt, sont les respirations du tissu urbain. Ce plan directeur les inventorie et les présente dans un réseau cohérent sur l'ensemble du territoire de la ville.

Ces espaces non-construits accueillent la nature, et sont les lieux de flânerie ou de passage des habitants. Leur importance est primordiale. Ils sont l'image à l'envers du bâti, l'un ne pouvant exister sans l'autre. Ces espaces sont trop souvent négligés sous l'urgence de bâtir. Ils sont l'écrin de tous les édifices et doivent être pensés en même temps qu'eux.

Les places, les rues, les parcs, les quais, les espaces urbains sont des lieux de rencontre et d'échanges privilégiés, tant qu'ils n'ont pas été transformés en des endroits où l'on ne fait que passer, des non-lieux où l'on ne se rencontre jamais, tels les échangeurs autoroutiers. La variété des espaces non-bâtis, leurs accents font partie des identités de Neuchâtel. De leur mise en valeur dépendra l'image d'une ville qui sait encore dialoguer avec les espaces verts.

La réglementation à venir, applicable aux particuliers, mettra impérativement l'accent sur ces caractéristiques du tissu urbain. Elle incitera à des interventions douces. Une sensibilité pour l'espace non-construit doit se développer chez les habitants de la ville. Le lent et insensible grignotement des espaces non-construits détruit des valeurs importantes qui font la qualité spatiale de la ville : la valeur esthétique, la valeur écologique, la valeur d'utilisation et l'ensemble de ce qui fait le charme d'une rue, c'est à dire la qualité événementielle.

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

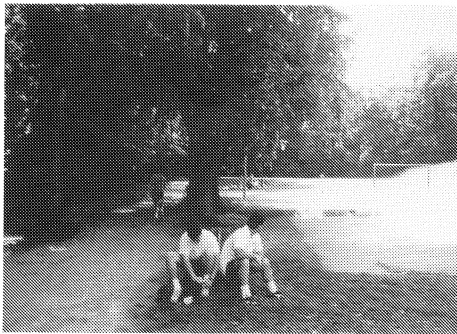
Objectif *3.1 Forêt, lisière, clairières : lieux de loisirs et de détente remarquables de la ville*

La forêt, cette vaste étendue de verdure bordant la ville au nord, lui offre par sa valeur écologique, paysagère et de loisirs une qualité de vie rare, voire exceptionnelle

La forêt borde la ville sur toute sa limite nord, le plus souvent sans transition avec le domaine bâti et offre avec sa lisière et ses clairières des lieux de détente privilégiés. De multiples possibilités de sport et de loisirs, tels places de jeux, parcours sportifs, places de pique-nique, varape, promenades, points de vue, jardin botanique y trouvent leur place. Ces lieux de détente pourraient devenir encore plus attractifs grâce à quelques aménagements.

Dans le parc de Pierre-à-Bot, par exemple, le lien avec la nature environnante, la forêt, sera souligné. Protéger les arbres marquants et les vergers, assurer leur remplacement est nécessaire, tout autant que de poursuivre le projet de plantation de haies. Celles-ci créeront de nouvelles niches écologiques pour diverses espèces animales et végétales. Un concept d'ensemble de ce site permettra d'éviter des interventions au coup par coup et sera garant d'une interpénétration harmonieuse entre la lisière de la ville et celle de la forêt. Les activités de loisirs seront les bénéficiaires d'une mise en valeur du domaine bâti et de l'espace vert.

Les interfaces principaux avec la forêt sont le Chanet, Pierre-à-Bot, la Coudre et Chaumont. D'autres, d'importance secondaire, sont situés à Vauseyon, à Maujobia, aux Cadolles, au Plan et à l'Ermitage. De nombreux sentiers permettent également aux habitants des quartiers du haut de la ville d'accéder facilement à la forêt. Ces lieux de passage verront leur accessibilité par transport en commun et leur aménagement améliorés. La nécessité de l'accès aux automobiles sera mieux évaluée, le tracé des pistes VTT sera bien défini et les cheminements pour piétons clairement balisés. Les possibilités de stationnement et d'accès aux piétons seront étudiées. Les zones génératrices de nuisances (dépôts, décharges, parking, etc.) seront évitées à l'intérieur de la forêt. De manière générale, l'accès à la forêt sera amélioré par le biais de la signalisation.



Quand sports et loisirs riment avec forêt.

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

3

Objectif 3.2 *Lac, rives, quais et promenades : lieux de loisirs et de détente remarquables de la ville*

Neuchâtel peut tirer davantage parti de ses quais et de ses rives. Pour réussir son développement, la ville doit faire du lac son allié

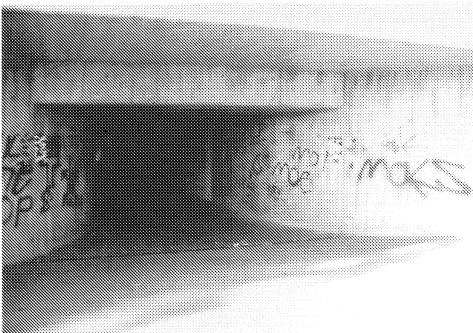
Le littoral neuchâtelois est une rive très fragmentée qui, gagnée siècle après siècle sur le lac reste à certains endroits, détachée, coupée de la ville. Neuchâtel peut encore tirer davantage parti de ses rives et mieux se rattacher à elles.

Depuis quelques années, la ville de Neuchâtel tente de recoloniser ses rives. L'ouverture de l'autoroute donne des atouts à la ville pour retisser ses attaches avec le lac. Elle doit saisir cette possibilité de renouer avec le lui. Sur les quais Ostervald et du Port ainsi qu'à la place du 12 septembre, l'hôtellerie et la restauration seront favorisées et les liens avec le centre historique de la ville développés.

Les zones de verdure et de baignade de Serrières-est, les Jeunes-Rives, le Nid-du-Crô offrent de nombreuses possibilités de détente et de loisirs. Grâce à leur situation privilégiée, ces lieux pourraient à long terme se transformer en points forts de la vie culturelle et touristique de la ville. Des parcours piétonniers et cyclistes reliant agréablement la rive de Neuchâtel à celle d'Auvernier et de St-Blaise devront être complétés. En certains endroits, l'accès au lac doit être amélioré, en d'autres, les aménagements paysagers seront complétés. L'accès aux transports en commun sera étudié.

Il est nécessaire d'aménager l'ensemble de la rive de la ville en facilitant son accès direct à l'eau. Une expression minérale, structurée, architecturée avec des marches jusqu'à l'eau ou par endroit plus naturelle, plus adaptée au milieu aquatique, permettra aux habitants de renouer avec le lac (cf objectif 4.1).

Les pôles stratégiques de développement de Serrières et de Monruz seront activement intégrés au concept global de développement du littoral neuchâtelois (cf objectif 2.1). Repenser ces lieux, recréer une harmonie : autour, au-dessus ou au-dessous de la route. Laisser ces pôles stratégiques infiltrer habilement la rive, les quais et le lac... voilà le défi.



Retrouver sur toute la rive un contact de qualité entre la ville et le lac...

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

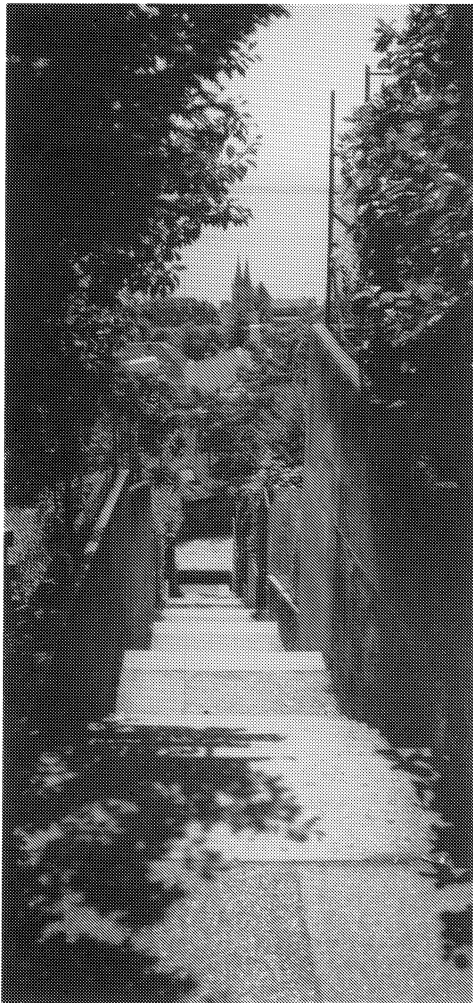
3

Objectif 3.3 Réseau piétonnier principal entre lac et forêt

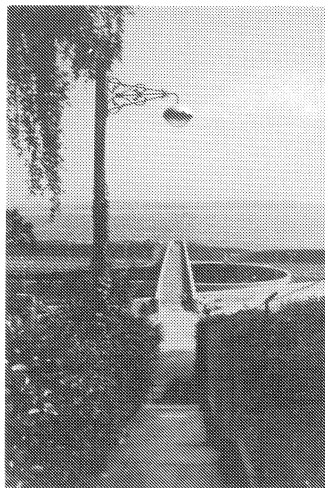
Passages, ruelles parfois fort pentues et escaliers constituent une des particularités de la ville de Neuchâtel

Espaces non bâtis publics ou privés, les parcours piétonniers de la ville n'ont rien de banal. Située à flanc de coteau, enserrée entre la forêt et le lac, la ville présente un réseau de cheminements piétonniers typiques de son passé viticole. La plupart de ceux-ci relient par un raccourci les axes carrossables, créant ainsi des parcours à pente raide, d'escaliers parfois vertigineux, accompagnés de petites esplanades et toujours encadrés d'imposants murs. Ces chemins se faufilent dans le tissu urbain de la ville, et permettent de "guigner" dans les jardins et les appartements à proximité.

A caractère parfois urbain et malgré un accent très minéral, ces parcours sont souvent des lieux ombragés, des respirations qui rappellent la proximité de la forêt et du lac. Cette continuité avec les deux poumons de la ville, le lac et la forêt, sera cultivée, renforcée; à l'inverse, leur infiltration dans le tissu urbain sera favorisée. Jusqu'à maintenant la ville a repoussé les limites de la rive du lac et celles de la forêt, mais il est techniquement impossible de créer de nouvelles rives et défricher la forêt semble peu judicieux. La limite de la forêt et du lac étant clairement définie, c'est leur lien avec la ville qu'il faut développer. Forêt et lac sont synonymes d'évasion et de loisirs. Leur accessibilité pour les habitants de la ville, les piétons, doit être facile, agréable et sûre. Les nouveaux tracés éviteront la monotonie et s'inspireront des parcours existants, de leur variété, de leur façon de surprendre agréablement les promeneurs et de leur qualité événementielle.



Quand le hasard fait bien les choses...



Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

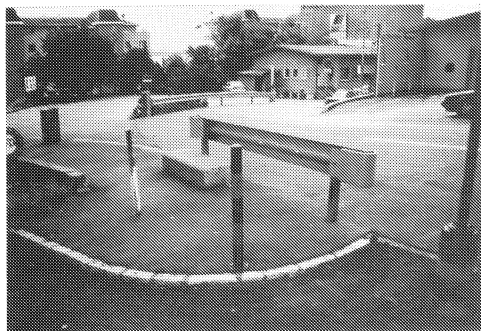
Objectif 3.4 Espaces urbains marquants

La ville ne peut se vivre par petits bouts, elle est un organisme qu'il faut considérer dans son ensemble. Les espaces urbains marquants sont des lieux de rencontre ou de déplacements qui ne sauraient s'ignorer l'un l'autre

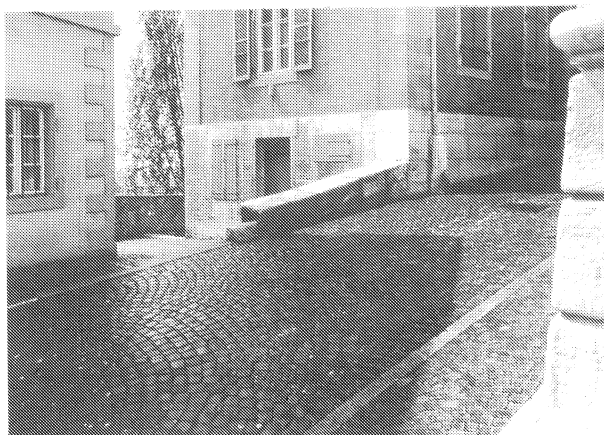
Ce n'est pas seulement le centre historique de la ville de Neuchâtel, en tant qu'espace urbain marquant, qui doit favoriser les parcours piétonniers et cyclistes, mais tous les quartiers et bien entendu les pôles stratégiques de développement. La ville ne pouvant plus s'étendre, elle doit mettre à profit les potentialités de chaque partie de son tissu urbain et profiter des accents urbanistiques déjà existants pour renforcer la qualité de celui-ci. Les places, les carrefours, embryons de centres et les rues, les avenues ou même les chemins qui les relient permettront des déplacements confortables et sûrs... et pourquoi pas pittoresques. Les points de vue, arrêts ou respirations d'un cheminement seront conservés, mis en valeur ou créés.

Les pôles stratégiques de développement sont des points forts dans le tissu urbain de la ville, et des lieux privilégiés d'activités économiques futures de haut de gamme (cf objectif 2.1). Des accès soignés sont non seulement un atout supplémentaire à l'installation de nouvelles entreprises, mais aussi un avantage pour tous les autres quartiers de la ville.

Un parcours de qualité présente des grands événements architecturaux et urbanistiques, et se complète par une infinité de qualités moins marquantes mais essentielles : murs de soutènement irréguliers et fleuris, escaliers et parcours sinueux, arbres en position monumentale, lieux ombragés, pelouses, parterres de fleurs, statues, fontaines, cours d'eau, revêtements de sol, lisière, forêt, clairières, points de vue, rives et le lac. C'est dans ces petits accents, cette richesse dans le détail que l'on peut affermir le charme discret de la ville de Neuchâtel.



Sans commentaires...



Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

3

Objectif 3.5 Avenues arborisées et promenades ombragées

Élément marquant une allée d'arbres peut donner son caractère à une place, une rue ou un quartier

Une allée d'arbres est une intention urbanistique claire. Elle affirme l'importance d'un parcours et relie dans un réseau de verdure différents lieux de la ville entre eux. Si la valeur esthétique et psychologique de telles plantations est indéniable, leur valeur biologique comme abri pour diverses espèces naturelles et leur effet protecteur n'est pas à négliger.

Image de marque, élément d'identification de certains quartiers, les arbres isolés ou les allées d'arbres voient leur majesté détruite par le trafic automobile et le stationnement. Les arbres marquants seront inventoriés, protégés légalement. Les principes de gestion et de plantations nouvelles seront établis.

La création de parcours arborisés, à la fois plaisants pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes sera encouragée en particulier sur les pénétrantes, sur les grandes avenues et sur les quais du centre ville. Elle sera l'expression d'une volonté urbanistique claire et à la signification forte. Dans les nouveaux quartiers et les zones appelées à être développées et dans les parking, des propositions de plantations d'arbres d'alignement seront aussi étudiées.



Parcours ombragé, une allée d'arbres souligne la rue

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

3

Objectif 3.6 Espaces verts urbains

Parcs et jardins font découvrir la nature au quotidien et sont le complément végétal au monde minéral de la ville

En raison de la proximité du lac et de la forêt qui offrent de vastes espaces de loisirs (Jeunes Rives, Pierre-à-Bot), Neuchâtel possède peu de grands parcs publics en ville-même. Certains, comme le Jardin anglais, le jardin du Prince et le jardin "Zig-Zag", sont plutôt des lieux de passage, sans être véritablement des lieux de détente, de repos. D'autres, tel le jardin "à la française" du Palais du Peyrou, affirment leur rôle urbain par leur nature architecturée. Dans divers quartiers, la population s'est rapidement appropriée les nouvelles places de jeux et de repos.

L'effort d'installation et d'entretien de places de jeux sera poursuivi. Une attention particulière sera donnée aux jardins éducatifs aux abords des écoles et des immeubles locatifs en réponse à une demande de la population.



*Axes et perspectives
en accord avec
une nature structurée*

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

3

3.6 suite

Les jardins en terrasse sont plein de charme grâce à leur qualité spatiale et leur végétation très diversifiée. Mais les alentours d'immeubles sont souvent appauvris par la monoculture, les surfaces qui ne sont pas bitumées sont recouvertes de pelouses, et forment des "carrés verts", des "greens" sans intérêt ni écologique, ni urbanistique. Les murs de soutènement en pierre, indissociables des jardins-terrasses, offrent avec leurs fentes et leurs cavités des refuges pour la flore et la faune. Ils sont indubitablement un événement urbanistique, et leur structure, leur texture sont un plaisir pour les yeux. Ceux jointoyés au mortier ou construits en béton ne permettent plus aucune vie et sont d'une pauvreté écologique, urbanistique et esthétique navrante. La banalisation menace...

Conserver ce caractère de jardins privés étagés selon le rythme de murs de vigne et favoriser une flore et une faune variées dans la ville de Neuchâtel est possible en veillant à maintenir une diversité des milieux : haies vives, bosquets, jardins potagers, prairies maigres, etc. (cf objectifs 1.4 et 1.5). Une protection des murs de pierre, un encouragement à l'entretien des vergers et à la plantation de nouveaux arbres, un service de conseils aux particuliers y contribueraient. Les parcs arborisés privés où croissent de vieux arbres à l'imposante stature marquent le paysage neuchâtelois. Des jardins "particuliers" souvent assez modestes contribuent à la qualité urbanistique d'ensembles tels que la Cité Suchard, les squares des Beaux-Arts, le quai Philippe Godet, etc., et méritent d'être sauvegardés. Souvent, pourtant, des jardins disparaissent au profit de places de stationnement. Encore une fois, la banalisation menace.

L'obligation des places de parc devrait être pondérée lorsqu'elle a pour conséquence la destruction des jardins ou des espaces de dégagement sur la rue. Lors de transformations et de nouvelles constructions, le plan d'aménagement des espaces extérieurs devra faire partie de la demande de permis de construire.

L'intérêt qu'offre tous ces espaces verts urbains devrait inciter la ville à publier un "Petit guide vert" de la ville de Neuchâtel.

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

3

Objectif 3.7 *Espaces de verdure : vignobles, gorges et falaises, lambeaux de forêts, talus et couloirs des voies CFF*

Les vignobles autant que les rochers et les falaises rappellent que la ville de Neuchâtel s'est développée à flanc de coteau dans une topographie relativement accidentée

Les parchets de vignes qui subsistent dans la ville de Neuchâtel témoignent de l'époque où le vignoble couvrait tout le coteau autour du centre historique. L'extension du centre et la création de nombreux nouveaux quartiers ont envahi ce vignoble. Il ne reste que quelques vestiges des vignes du passé, les plus importants se situant aux limites communales tant en est qu'en ouest. Ces vignes sont pour la plupart protégées par arrêté du Conseil d'Etat.

Gorges et falaises sont des configurations typiques pour une ville bâtie sur un éperon rocheux, prise entre le lac et la montagne et traversée à l'époque par une rivière parfois tumultueuse qui a laissé les traces de son passage dans la roche. L'élément minéral fait partie de la typologie naturelle de la ville, la rue du Rocher ou celle de la promenade-Noire le rappellent bien, mais en raison de constructions toujours plus importantes, il tend à disparaître ou à se déplacer. On voit apparaître de vertigineuses et mornes falaises derrière des immeubles presque incrustés dans la roche, tandis que les lieux naturels comme le vallon du Seyon ont été remblayés. Perdant leur contact direct avec l'eau, flanquées de constructions ou creusées ces falaises lacustres perdent tout leur sens. Afin de conserver à ciel ouvert des traces de cette typologie particulière les reliques de gorges et de falaises seront sauvegardées et mises en valeur.

Les lambeaux forestiers se rencontrent dans les vallons du Seyon et de la Serrière durant le court passage de ces deux rivières dans le tissu urbain de la ville. Quelques reliques de forêt subsistent sur la colline du Bois du Fou et au Mail; elles rappellent la proximité de la forêt qui borde l'agglomération neuchâteloise tout le long de sa limite nord. La forêt s'est maintenue dans les endroits pas ou peu colonisés et à la topographie accidentée. Elles sont protégées par la loi fédérale sur les forêts.

Les talus qui bordent les routes, les chemins ou les voies CFF assurent de façon intéressante la liaison entre les divers espaces verts noyés dans le tissu urbain de la ville. Dans ces zones pentues, entretenues de manière naturelle, se développeront des prairies maigres, refuge ou lieu de vie d'une flore et d'une faune diversifiées.



Falaise lacustre

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

3

Objectif 3.8 Cicatrices dans le paysage urbain (échangeurs autoroutiers)

Si Neuchâtel a pensé à l'avenir en construisant son autoroute, elle doit maintenant penser à l'avenir de l'avenir, à l'intégration de ces cicatrices que sont les échangeurs dans le tissu urbain

Neuchâtel s'est doté d'un système autoroutier dont certains éléments visibles sont en rupture avec l'échelle et l'esthétique de la ville. Les trois échangeurs autoroutiers, ainsi que le pont de Vauseyon sont des cicatrices dans le tissu urbain environnant. Les plantations qui s'y trouvent atténuent l'aspect bétonné de ces lieux.

Depuis de nombreux points de vue ou des passerelles pour piétons qui les enjambent certaines de ces immenses surfaces, qui pour l'instant ne servent qu'aux automobiles, laissent une impression d'ina-chevé. Endroits de passage, endroits où l'on ne s'arrête pas et où l'on ne se rencontre jamais, ils n'expriment encore rien et sont sans identité affirmée contrastant avec le tissu urbain traditionnel, aux mailles plus fines. Il est souhaitable que de telles surfaces de terrain trouvent des fonctions d'une plus grande richesse, d'une plus grande diversité, que le simple passage de la circulation autoroutière (cf objectif 4.5).



Quelle intégration pour ces ouvrages d'art ?

Neuchâtel et sa qualité spatiale

Renforcer l'attractivité des espaces libres et tisser un réseau dense et varié de parcours pour les piétons et les cyclistes.

3

Objectif 3.9 Cabotage : lac et port, un itinéraire touristique inattendu

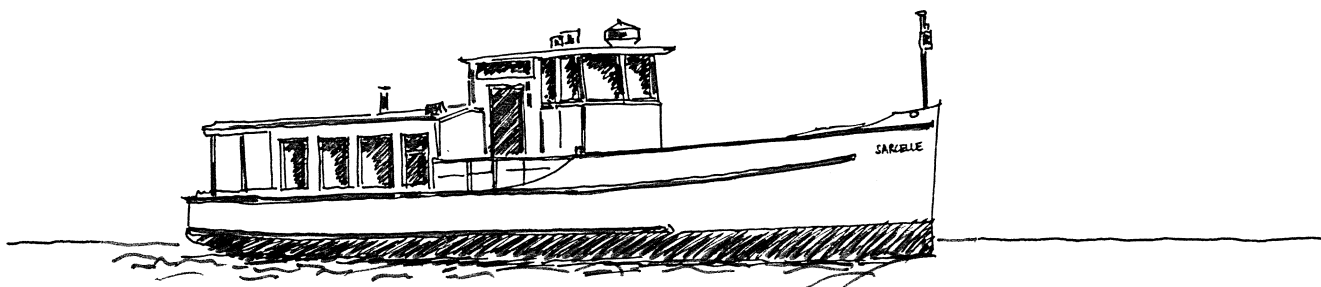
Explorer les rives de la ville de Neuchâtel, ses ports, grimper à Chaumont à l'aide du funiculaire, puis prendre un Intercity, voilà un programme touristique pittoresque qui ne demande qu'à être réalisé

Dans un système de transports en commun plus dense, reliant les pôles de développement stratégique au centre ville et à la gare, la mise en valeur des ports situés tout le long de la rive de la ville de Neuchâtel serait un atout touristique à développer (cf objectif 5.11).

Après une visite de la ville historique, un petit tour sur le lac à la découverte des rives de la cité et de ses petits ports, sur un bateau de léger tonnage tel La Sarcelle, permettrait de goûter au charme et au calme du lac. La liaison directe de Monruz au funiculaire de Chaumont ferait découvrir au touriste l'atmosphère particulière des forêts et des pâturages du Jura, la vue exceptionnelle sur le Plateau et les Alpes qu'offre ce site.

Le système des transports en commun neuchâtelois doit être pensé de façon large et polyvalente (cf objectifs 5.8 et 5.9). Pour le confort des habitants de la ville, mais aussi des touristes, les horaires entre bus, tramways, funiculaires, bateaux et trains seront coordonnés. Le touriste doit pouvoir découvrir depuis le lac. Le coup d'oeil sur la ville, tout en se déplaçant vers un autre but de visite. Des parcours mixtes, propres à chaque site et bien sûr à la topographie de Neuchâtel sont un atout touristique à faire valoir.

On pourrait sur le même mode imaginer la visite d'un musée Suchard à Serrières, quartier que l'on rejoindrait par bateau. Bien qu'ayant un caractère saisonnier, de tels circuits n'en gardent pas moins toute leur valeur.



De port en débarcadère, de rive en site important avec la Sarcelle

Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

La ville de Neuchâtel bénéficie d'une situation exceptionnelle que bien des villes du Plateau suisse pourraient lui envier. Située à flanc de coteau, elle jouit d'une vue et d'un ensoleillement rares. Des zones industrielles restées modestes et la proximité du lac et de la forêt, offrent une qualité environnementale remarquable aux habitants de la ville. Toutes ces valeurs doivent être gérées à long terme, permettre à Neuchâtel de perpétuer son image de marque et stimuler son développement économique, culturel et touristique. Ce plan directeur sauvegardant l'originalité de la ville, lui permettra de demeurer un pôle d'attraction et de rester compétitive avec les autres villes suisses.

Les secteurs industriels, artisanaux, commerciaux, administratifs et les pôles de développement stratégiques sont une composante essentielle de ce plan. Les projets qui se développeront dans les pôles de la Gare/Crêt-Taconnet, de Serrières et de Monruz seront vus de partout : de la ville, du train et du lac et ils seront clairement identifiables. Les activités économiques, culturelles et touristiques qui s'y développeront seront facilement déchiffrées. En soignant leur architecture, leur aspect, leur image, ces projets une fois réalisés deviendront des repères visuels du tissu urbain au même titre que la colline du château et la collégiale.

Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

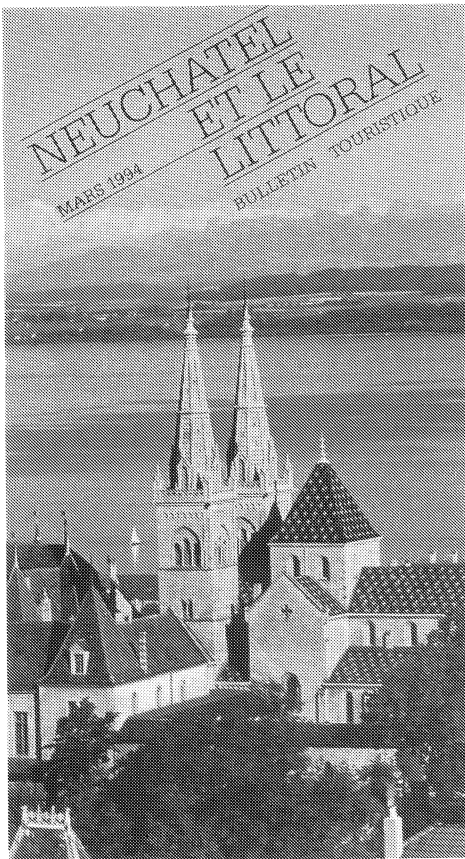
Objectif **4.1 Silhouettes de la ville**

***Ville aux multiples profils,
Neuchâtel doit continuer
de jouer sur les divers
accents de son
architecture. Seule une
ville belle et forte saura
accueillir de nouvelles
entreprises***

Neuchâtel, chef-lieu d'une région, rayonne au travers de ses centres économiques, culturels, universitaires, touristiques, mais aussi par sa qualité de vie, son "charme". Accents architecturaux marquants et tissu urbain dense font l'image de la ville. Pour garder cet attrait, la ville de Neuchâtel doit promouvoir et renforcer un urbanisme sensible.

Diverses dominantes architecturales se profilent avec autorité dans la cité. La colline du Château, Serrières, la colline du Mail et Monruz marquent la ville. En raison de sa situation à flanc de coteau, ces accents s'accordent avec d'autres dominantes marquantes : la forêt, les falaises, les parcs, le lac. Ces nombreuses silhouettes, ces images, seront protégées et deviendront des références pour évaluer les futurs projets de construction dans la ville. Ces nouveaux accents architecturaux projetés s'intégreront aux autres signes marquants de Neuchâtel. Lors de nouvelles constructions, il est indispensable de contrôler si les échappées, les points de vue sur ces éléments naturels ou construits, sont respectés. Des analyses globales seront faites, même lors d'interventions ponctuelles, afin de contrôler la qualité du dialogue entre les anciens et les nouveaux profils du tissu urbain, dans l'esprit "voir et être vu".

Un urbanisme sensible permettra de soutenir les efforts de développement économique, culturel et touristique. Une ville attrayante et dynamique laissera d'elle un souvenir marquant, voire une envie de s'y installer. Neuchâtel attirera d'autant plus d'entreprises haut de gamme que sa qualité urbanistique se maintiendra ou se renforcera.



*Si les pôles de
développement stratégiques
offraient une image aussi
forte, chargée de sens...*

Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

4.1 suite

*La ville a investi les vignes.
Elle s'est construite petit à
petit, à flanc de coteau, en
profitant d'une vue toujours
égale à elle-même...*



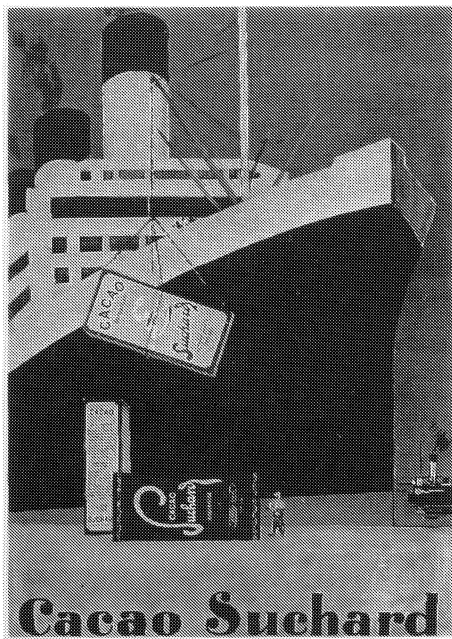
Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

4.1 suite

Dans les pôles de développement stratégiques, la ville s'efforcera de promouvoir des activités dont le rayonnement stimulera l'économie de la ville. Cela ne peut se faire sans penser aussi à l'aspect architectural de tels centres, de leur intégration dans les événements urbanistiques de la ville, de leur image. Ils sont les lieux où l'architecture du XXIème siècle pourra se réaliser. Ils deviendront les repères visuels majeurs de la ville...



Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

4.1 suite

Les repères visuels plus modestes sont aussi des références. Négliger leur importance, et la ville s'appauvrit. L'habitant de la ville, le touriste aussi, ont besoin d'accents clairement identifiables dans le tissu urbain pour pouvoir s'orienter. Un arbre, un immeuble, un carrefour, une échappée peuvent être des repères dans la ville. Bien regarder, bien déchiffrer les dominantes, même modestes, du tissu urbain est indispensable pour tisser des réseaux intéressants de références vivantes, et continuer la ville.



Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

4.1 suite

Les rives très minérales et bien architecturées construisent le bord du lac de Neuchâtel. Le port et la courbe de son môle, le quai Ostervald à la pente douce décorée de marches et ses arbres alignés au cordeau, forment une véritable façade de la ville côté lac. Plus loin du centre, la rive hésite entre la verdure et une expression minérale. Renforcer, multiplier les plantations, donner un véritable accent "vert" à certaines parties de la rive offrira un peu d'ombre et de poésie aux promeneurs et en permettra une lecture plus aisée. On peut regretter l'existence de tronçons de rives faits de gros blocs de pierre non appareillés esthétiquement pauvres, sans valeur écologique et constituant un obstacle au contact avec l'eau.



Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

Objectif 4.2 Points de vue

*Retrouver une échappée
sur le lac ou une vue
imprévue au détour d'une
ruelle, renouer avec le
mystère de la ville...*

Où que l'on soit dans la ville, des échappées inattendues nous font découvrir un profil urbain particulièrement riche et varié. Ces points de vue, très importants pour la qualité du tissu urbain, à la signification marquante, doivent être perçus, compris et leur création favorisée. La typologie de Neuchâtel offre de nombreux parcours aux échappées inattendues qui en font le charme. Renforcer cet aspect, c'est aussi participer au développement économique, culturel et touristique de la ville. Pour ne pas disparaître, être détruites, ces échappées doivent s'insérer dans la ligne de conduite du développement urbanistique de la ville. Leur inscription et leur définition dans le plan et le règlement d'aménagement est indispensable.

*Embrasser la forêt ou le lac
d'un seul coup d'oeil... les
points de vue, les échappées
permettent de telles
surprises...*



Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

Objectif 4.3 Vues significatives depuis le train

Le passager du train doit se souvenir de Neuchâtel, même s'il ne fait que passer. Consciente du décor magnifique qu'elle offre, la ville continuera de créer des vues significatives...

Le panorama urbain découvert depuis le train ne laisse pas indifférent. Au sud, la ville est tout à la fois vue de haut et saisie de profil. Serrières, la colline du château, la vieille ville, Monruz, le lac et les Alpes sont magnifiquement perçus depuis le train. Au nord, des rangs de locatifs tournés vers le soleil et étagés à flanc de coteau se succèdent jusqu'à la forêt dans un impressionnant raccourci. Le tracé du train fend le tissu urbain, dévoilant aux utilisateurs du rail les façades de la ville. Il fait de plus découvrir aux voyageurs la cinquième dimension de l'architecture : la vue sur les toits .

Qualité et intensité du parcours par rail en ville de Neuchâtel doivent être maintenues, renforcées. Les nouvelles constructions ne tourneront pas le dos au rail, mais continueront ces façades particulières de la ville et seront attentives aux échappées sur le lac. Continuer une image de Neuchâtel dont les passagers des trains assurément se souviendront...

Au même titre, la gare devrait aussi attirer l'attention des voyageurs. "Mettre en scène" la ville tout le long du passage du chemin de fer, et laisser un souvenir marquant de Neuchâtel aux utilisateurs du train, est aussi manière de stimuler le développement économique et touristique de la ville.



La ville mise en scène, ou le plaisir d'être vue, d'être admirée, d'étonner et de rester dans les mémoires...

Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

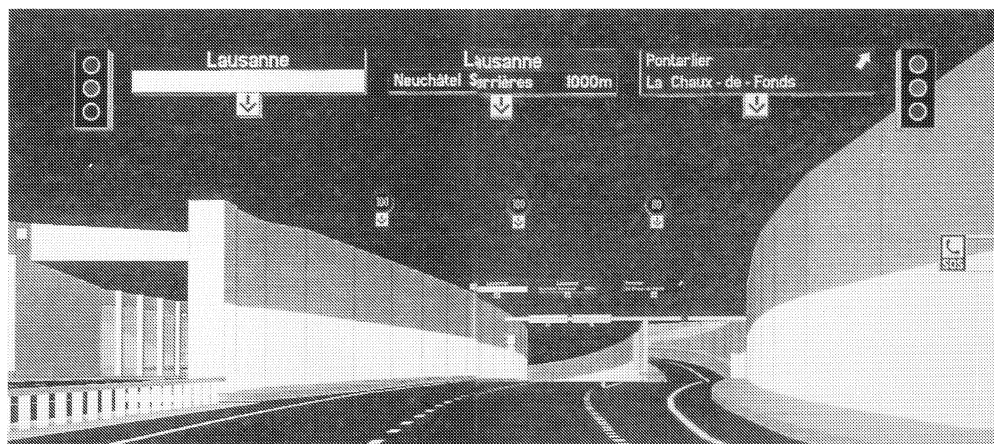
Objectif 4.4 Vues significatives en automobile

La ville offre deux visages : tunnels et signalisations pour les automobilistes pressés, vues et échappées significatives pour l'automobiliste musardant...

Le réseau routier local offre d'innombrables petites échappées, mais surtout des points forts. La colline du château, la vieille ville, la ville du XIXème, les quartiers fortement arborisés de Port Roulant et du Mail, et les tours de Monruz et de Serrières se révèlent de manière inattendue à l'automobiliste. Les routes permettent des découvertes, s'ouvrent sur des points de vue accrocheurs, au détour d'une rue, d'un immeuble. Les contacts visuels fréquents avec le lac ou la forêt offrent une réelle qualité spatiale à ces parcours et renforcent le sentiment d'appartenance à la ville. Ces vues significatives sont à la base de la qualité événementielle du parcours automobile. Elles seront introduites comme éléments de références dans toutes les interventions sur le réseau routier local.

Pour les automobilistes empruntant l'autoroute et les tunnels, la ville offre une image surréaliste par le foisonnement de panneaux de signalisation et de feux. Seuls les panneaux indicateurs rappellent l'existence de Neuchâtel. Le trafic de transit n'a peut-être pas besoin de signes plus importants que ceux de son bon fonctionnement. L'autoroute reste un indéniable atout économique, culturel et touristique, pour une ville que l'on peut désormais atteindre facilement et qui devra être une fois convenablement reliée aux autres autoroutes suisses.

Vue souterraine de la ville qui, pour renforcer son image de marque, a soigné son autoroute.



Neuchâtel et son image de marque

Promouvoir un urbanisme sensible, stimulant le développement économique et culturel

4

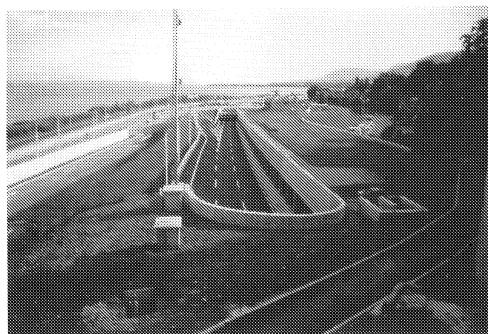
Objectif 4.5 Perturbations de l'échelle du site

Des perturbations de l'échelle du site, des cicatrices qui pourraient avoir un autre avenir...

Trois cicatrices provoquées par l'autoroute séparent la ville de sa rive, malgré des efforts d'embellissement. Découverte depuis le haut, en vue plongeante, la rive aux gigantesques échangeurs ne parvient pas à retrouver son harmonie. Il est indispensable d'étudier des solutions permettant de créer des liens entre la ville et le lac et d'intégrer ces échangeurs dans le tissu urbain de la ville, tissu fin, subtil qui peine à absorber des interventions de cette dimension.

Les ouvrages d'art que sont les échangeurs pourraient être mieux mis en valeur. Même enfouis sous la végétation, leur emprise au sol ne s'atténue pas. N'est-il pas possible de tirer profit de ces lieux, de mieux mettre en scène les ouvrages de génie civil qui les composent, de placer dans ces noeuds des activités particulières ? Activités qui n'auraient pas besoin de dégagement, qui auraient besoin d'un espace clos. Une telle mise en valeur des échangeurs permettrait à une ville qui manque de place de gagner quelques parcelles de terrains (cf objectif 3.8).

Des courbes très belles qui restent suspendues dans l'espace sans avoir développé toutes leur capacités



Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

5

Le plan directeur des déplacements définit les règles de cohérence entre les déplacements, l'urbanisation et l'environnement. Il fixe les principes sur lesquels doit s'établir un consensus, et non pas les moyens techniques de mise en oeuvre.

Fil conducteur d'une conception des réseaux de déplacements qui structure le développement urbain et qui respecte l'environnement, le plan directeur des déplacements est dynamique et évolutif. La concrétisation des objectifs du plan des déplacements se réalisera par étapes, au moment opportun, et fera l'objet d'une concertation permanente.

Ce plan directeur des déplacements bénéficie de l'acquis des plans sectoriels adoptés ou à l'étude : circulation, modération du trafic, transports publics, cheminements pour piétons, aménagements cyclables et stationnement.

Alors que les plans sectoriels sont pour l'essentiel des plans de mise en oeuvre pour le court et le moyen terme, le plan directeur des déplacements a un caractère plus visionnaire et porte sur le long terme.

Objectif **5.1 Le dialogue est à la base de la cohérence des réseaux de déplacements.**

La mobilité doit être assurée, en garantissant la sécurité et des nuisances minimales

Les personnes qui se déplacent ne tiennent pas compte des limites communales, elles vivent un territoire. Transports individuels et transports en commun doivent les mener de manière simple à destination. Leurs déplacements les conduiront à travers la ville, les quartiers ou la région, dans des zones à caractéristiques urbaines et sociales différentes.

Les spécialistes oeuvreront donc de concert en traitant les problèmes au-delà des limites administratives ou institutionnelles. Il s'agit de trouver de nouvelles manières de se déplacer, sachant que les déplacements sont indispensables dans notre mode de vie actuel et futur, mais qui créent des nuisances de plus en plus importantes. Favoriser, par exemple, un urbanisme de trajets courts permettrait de protéger les ressources vitales, telles l'air, l'eau et le sol. Les communes doivent impérativement coordonner leurs efforts et intégrer dans leurs réflexions une vision régionale de développement. La nécessité pour les urbanistes, les architectes, les ingénieurs de la circulation, les ingénieurs de l'environnement, de travailler ensemble est une évidence.

Les réflexions et les interventions qui en résultent seront imprégnées d'une grande créativité. Il ne faut pas se borner à améliorer le présent, mais il s'agit d'imaginer le futur, ensemble...

(cf Stratégie pour une mobilité plus écologique, C. Boss, Neuchâtel, 1991)

Objectif 5.2 Neuchâtel est une destination

Les destinations sont l'élément dynamique d'un déplacement. C'est le but qui crée le chemin

Neuchâtel est une ville d'intérêt national et international grâce à ses musées, ses instituts, son université et certaines industries de pointe. Elle est une destination, un centre qui se doit d'être accessible à ses partenaires suisses ou étrangers, mais aussi à l'agglomération neuchâteloise, à tout le canton.

Il n'est pas possible de penser le réseau des déplacements sans avoir à l'esprit la carte des destinations en ville de Neuchâtel. Destinations d'intérêt local, régional, national ou international, telles des visites du Château, la fréquentation des cours du Centre professionnel du littoral neuchâtelois, l'activité de chercheur à l'université ou dans un centre de microtechnique; elles doivent être accessibles de la meilleure manière et être reliées au réseau de déplacements qui les concerne. Si ces destinations sont d'un intérêt national ou international, elles se situeront à proximité des réseaux routiers et ferroviaires. D'un intérêt local, elles seront déchargées des flux de transit.

Les destinations attirent des flux de déplacements qui traversent divers territoires. La pression qu'ils engendrent sur ces territoires est-elle acceptable? Bien connaître la carte des déplacements et surtout bien localiser les destinations à venir, rendra possible la maîtrise de ces pressions. Réfléchir aux destinations futures permettra de prendre les mesures d'aménagement du territoire et de planification nécessaires.

Objectif 5.3 Les transports individuels et leurs couloirs principaux

Demain, les flux de circulation proviendront des mêmes territoires et emprunteront les mêmes couloirs qu'aujourd'hui

Réalité forte, intangible de l'agglomération neuchâteloise, les couloirs de déplacements des transports individuels sont les accès principaux à la ville. La circulation qui les emprunte provient bien de tout un territoire et non pas d'un lieu précis. Ces couloirs, liés à la topographie particulière de Neuchâtel et à sa structure très contraignante, ne disposent que de peu de points de passage pour accéder à la ville. Le couloir de déplacement des gorges du Seyon, par exemple, concentre sur son tracé l'essentiel du trafic dû aux transports individuels venant de la Chaux-de-Fonds et du Val-de-Ruz.

Une telle configuration et la récente création de la N5 fixent les grands axes du réseau des déplacements individuels pour plusieurs générations. Serrières, Vauseyon et la Maladière sont les portes autoroutières de la ville que l'achèvement de la J20 et de la J10 ne fera que souligner.

Les axes sanctionnés par ces flux de circulation provenant des couloirs de déplacements sont aussi déjà définis, en particulier par la hiérarchie du réseau figurant dans le plan de circulation. Seul un changement de fonction permettra une meilleure utilisation des constructions dans la partie supérieure de la rue de l'Ecluse, par exemple. Cette rue, prise dans une gorge encaissée et mal ventilée, passera progressivement de l'habitat aux services.

Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

Objectif *5.4 Des couloirs de transports individuels respectueux du tissu urbain*

*L'ouverture de la N5
permet à la ville de
retrouver un contact direct
avec le lac*

Sans une intervention en matières de sécurité du trafic au niveau des affectations et de l'urbanisme, les secteurs traversés par ces couloirs de transports individuels sont menacés à moyen terme par une dégradation socio-économique et spatiale. La qualité de la vie est le deuxième motif de départ de la ville. Si Neuchâtel veut garder sur tout son territoire un tissu urbain vivant, ces secteurs ne doivent pas devenir les laissés pour compte du développement des transports individuels. Voici trois exemples de cette situation :

Le couloir des Draizes, présente une certaine mixité de fonctions. De plus, ce couloir de déplacements reçoit le flux incompressible de circulation provenant de l'échangeur de la N5 à Vauseyon. En raison des nuisances qui l'entourent et sans intervention rapide, ce quartier va se dégrader et sa substance se détériorera. Le quartier des Draizes/Vauseyon est le plus touché par des départs d'habitants, en raison du bruit (toute hausse du bruit de 1 dB(A) conduit à une réduction du coût des locations de 0,91 %). Pour éviter cette évolution et malgré le gabarit limité de la chaussée, il faut réserver des accès pour les ateliers, les maisons, etc., créer des passages de sécurité pour les piétons et aménager des facilités pour les cyclistes (cf objectif 2.4).

Le couloir du 1er Mars, depuis l'ouverture de la N5 qui a absorbé le trafic de transit, pourrait voir son exploitation et son intégration liées au développement du Littorail vers l'est. Par ailleurs la rue de la place d'Armes et la place Numa-Droz situées dans le prolongement de l'avenue du 1er Mars, allégés du trafic de transit, offrent à la ville la possibilité de mieux relier le centre ville à ses espaces verts et à ses rives. Neuchâtel-centre retrouverait ainsi un contact direct et simple avec son lac. Des remarques similaires peuvent être faites pour les quais Philippe Godet et de Champ-Bougin, sous réserve de leur caractère d'accès à l'autoroute.

Neuchâtel et ses déplacements coordonnés
Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

5

5.4 suite

De même le couloir de l'avenue des Alpes, ne peut se défaire de son trafic de transit. Il est le seul accès direct, depuis les quartiers du nord de la ville à l'échangeur de la N5 de Vauseyon, ainsi que leur seul axe de liaison avec le sud-ouest de la ville. La pression de la circulation sera donc toujours forte sur ce couloir de transports individuels qui devra être aménagé en conséquence.

(cf Petites fugues, profil, motivations de départ, L. Roueche, I. Girod, F. Hainard, Université de Neuchâtel, 1991)

(cf Evaluation du coût social du bruit généré par le trafic routier en ville de Neuchâtel, Programme "ville et transport", Institut de recherches économiques et régionales, Neuchâtel, 1991)

Les Draïzes, une rue qui se transformerait en centre



Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

5.4 suite

*Il est des chaussées étroites
qui ne peuvent accueillir
tous les types de
déplacements.
Des choix s'imposent...*

Les Parcs, reliés à la Coudre par les Sablons et les Portes-Rouges, forment un couloir de déplacements parallèle aux voies de chemin de fer. Axe de liaison entre Peseux et Hauterive, ce couloir est le seul qui dessert de manière directe la partie supérieure de la ville de Neuchâtel. Le trafic de transit régional devrait être repris par la N5, de Vauseyon à Monruz-la Coudre. L'accessibilité de la Coudre-Hauterive à l'échangeur de Monruz devrait être améliorée.

Cette longue rue animée par une succession de centres de quartier verrait sa qualité de vie s'améliorer si le flux d'automobiles qui le traverse était mieux contenu. Ces nombreux centres de quartier doivent pourtant rester accessibles, leur développement en dépend. Mais la largeur de la chaussée est inappropriée pour garantir simultanément le passage confortable et fluide des automobiles, des transports en commun, des cyclistes et des piétons. Encourager des alternatives à l'automobile, mettre en place un réseau de transports en commun plus efficaces permettra de garantir l'accessibilité à ce secteur et son développement économique.

Le quartier des Draizes et, à un degré moindre, le quartier du Plan, présentent le même type de problèmes.

*Les Parcs, une rue qui
laisserait plus de place aux
piétons*



Objectif *5.5 Stationnement et rareté du sol*

Un stationnement bien géré permet de maîtriser la circulation

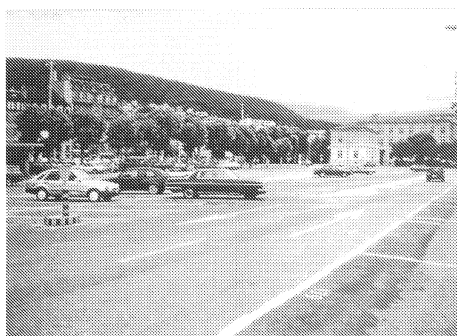
Au centre-ville plus qu'ailleurs, l'espace est rare. Il est important de le réserver à la vie de la collectivité. Participer à la vie économique, culturelle et sportive de la ville ne peut se faire sans déplacements. Depuis des décennies, l'accent a été mis sur les transports routiers et un réseau de transports individuels performant est à disposition des habitants de Neuchâtel.

Dans le réseau actuel, l'offre en places de stationnement à durée limitée autour du centre-ville garantit l'accessibilité aux transports individuels. Depuis les parkings, les magasins sont facilement accessibles pour les piétons. Sans vouloir réduire la mobilité des habitants, il faut constater que les transports individuels ont un degré d'encombrement très élevé. Au départ et à l'arrivée de chaque déplacement se trouve une place de stationnement. Se rendre au bureau, aller au cinéma, en automobile implique précisément l'existence d'une place de stationnement au départ et à l'arrivée de ces déplacements.

Maîtriser le stationnement permet d'avoir une influence directe sur l'offre en transports publics et l'importance de l'automobile, tout en assurant une mobilité satisfaisante aux habitants de Neuchâtel. Seule une politique de stationnement pensée de concert avec les transports en commun permettra de mieux gérer le trafic pendulaire convergeant sur la ville.

Quoiqu'il en soit le plan des mesures oblige aussi à une meilleure coordination avec les transports alternatifs à la voiture puisque le Conseil d'Etat "invite les communes à soumettre à la clause du besoin la construction de places de parc publiques supplémentaires et à restreindre, dans le cadre de nouvelles constructions, le nombre de places privées attribuées aux commerces, bureaux et entreprises en fonction de l'accessibilité par les transports en commun".

(cf Plan des mesures, s'appliquant aux régions présentant des niveaux excessifs de pollution atmosphérique, République et canton de Neuchâtel, décembre 1993, page 9)



La place du Port, un outil pour une politique des stationnements

Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

Objectif 5.6 Développer la ville là où le réseau des transports en commun répondra aux besoins de mobilité

A l'ère de la mobilité nous devons encourager les efforts de consolidation de l'offre du réseau des transports en commun et rendre la ville accessible aussi sans automobiles

Le réseau national de transport individuel a bénéficié de la plus grande attention et de fonds considérables ces dernières années. C'est un effort de même nature qu'il faut maintenant fournir sur le réseau des transports en commun .

Si l'automobile dispose d'incontestables atouts, elle engendre aussi des problèmes de plus en plus aigus. Les flux de circulation morcellent le tissu urbain et sont à l'origine de diverses nuisances. Les atteintes à l'environnement : pollution de l'air, bruit, sources d'accidents et dangers pour les piétons seront limitées.

Les transports en commun consomment moins de place, utilisent moins de véhicules que les transports individuels et engendrent moins de nuisances. Un système de transports en commun offrant de nombreuses possibilités de déplacements, garantirait de bonnes conditions de mobilité tout en étant alternatif à l'automobile. Une certaine qualité de vie pourra être ainsi préservée.

Transports en commun et piétons sont indissociables. Ces moyens de transports rapprochent le citoyen des rues et de l'animation de la ville. Discuter ou attendre à un arrêt, observer un quartier en roulant, rejoindre à pied un magasin, toutes ces petites actions font vivre la rue et renforcent l'animation de la ville. Les déplacements à vélo permettent aussi d'investir la rue. Diminuer les déplacements, en favorisant un urbanisme de trajets courts, permet de réduire les nuisances et de renforcer l'attractivité des quartiers et de la ville.

Les liaisons des transports en commun se connecteront entre elles, là où se présentent déjà des embryons de vie de quartier, là où la vie se passe. Les pôles de développement stratégiques de la ville profiteront de ces interfaces de transports et, parfaitement reliés aux pôles existants par un réseau de transports collectifs, ils pourront prendre leur essor (cf objectif 2.1).

(cf Plan directeur des transports publics du littoral neuchâtelois :
Eléments de réflexions et d'analyses, 1993)

(cf Quels transports pour demain? R. Ribl, Genève / Lausanne, 1994)

(cf Plan des mesures s'appliquant aux régions présentant des niveaux excessifs de pollution atmosphérique. République et canton de Neuchâtel, 1993)



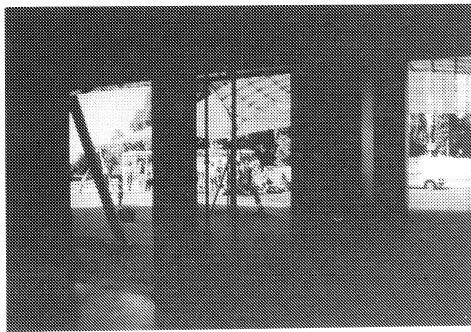
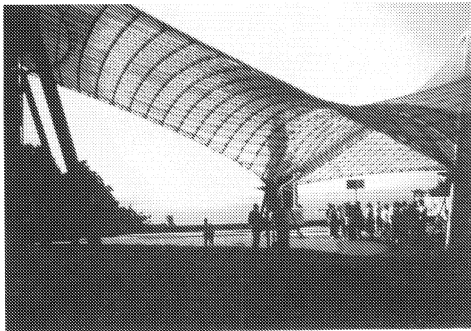
Les transports en commun et le développement des quartiers

Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

Objectif 5.7 La gare plaque tournante des transports en commun

Le XXIème sera celui du développement du secteur de la gare



Mise en scène de la gare et vue plongeante sur la ville

La gare avec tout le potentiel de développement du Crêt-Taconnet est un pôle stratégique de la ville de Neuchâtel . Très bien relié au réseau des chemins de fer et par conséquent aux autres villes suisses et à Paris par le TGV, la croissance de ce site paraît assurée. Bien géré, et soutenu par une conception directrice d'aménagement, il peut prétendre devenir le centre de la ville au XXIème siècle (cf objectif 2.1).

Mais pour véritablement prendre son essor, ce pôle, cette destination devra être encore plus accessible aux transports régionaux. Une gare présente la même logique qu'une jonction autoroutière : les voies secondaires viennent se greffer sur les voies principales. Le voyageur doit pouvoir passer rapidement du réseau local et régional au réseau national (Intercity) et international (TGV, Eurocity).

Par son rôle international, national et régional, la gare de Neuchâtel constitue un pôle de première importance dans le système des transports en commun, sur lequel est aussi connecté le réseau urbain. Sa fonction peut être comparée au noeud des transports en commun de la place Pury, mais à une échelle supérieure. Toutefois la gare de Neuchâtel devra être mieux connectée au réseau local urbain, le bon développement de ce pôle stratégique en dépend. En plus de la relation directe "centre ville/gare", il est indispensable d'établir des liaisons directes avec avec les secteurs "nord/ouest" et "sud/est" de la ville et de la région.

Reliée de façon performante à la ville et à la région, plaque tournante des transports en commun, la gare de Neuchâtel, et le pôle de développement stratégique Gare/Crêt-Taconnet aurait tout en main pour devenir le quartier marquant du XXIème siècle.

Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

Objectif 5.8 *Des liaisons courtes, à l'image des ascenseurs*

Soigner les connexions secondaires pour rendre le réseau des transports en commun plus performant

Aujourd'hui, le système des transports en commun est organisé de façon radiale par rapport à la place Pury. Il doit être complété par un réseau de deux axes parallèles à la pente et à la rive du lac : le Littorail et l'axe nord. Un tel réseau gagnerait en performance avec l'adjonction de quelques liaisons courtes dont la technologie (bus, funiculaire, etc.) reste à définir et qui devraient permettre de s'affranchir d'une topographie accidentée :

- entre l'arrêt du Littorail à Serrières et les Draizes (cf objectif 2.1),
- en prolongeant la liaison Ecluse-Plan avec le potentiel d'urbanisation du secteur de Pierre-à-Bot (cf objectif 2.2),
- entre le quartier des Beaux-Arts, le prolongement du Littorail et la gare (cf objectif 2.1),
- entre Monruz, la Coudre et Chaumont (cf objectif 2.3).

Pour être performantes, ces liaisons doivent être en concordance d'horaire ou disposer d'excellentes fréquences.

Grâce aux liaisons courtes, il serait possible :

- d'habiter Boudry et de travailler à Peseux ou d'habiter Peseux et de se rendre à Serrières sans passer par la Place Pury,
- de disposer d'une liaison plus directe et plus performante que le bus entre le centre-ville, l'axe nord et Pierre-à-Bot,
- pour un habitant de Boudry de rejoindre la gare par le Littorail prolongé en est et une voie directe depuis l'université, puis emprunter le TGV,
- de relier Monruz au "rail régional" (cf objectif 5.9) sur la voie de chemin de fer et au Littorail prolongé en est, de monter à Chaumont par le prolongement de la liaison la Coudre-Chaumont, jusqu'à la rive du lac.

Se laisser porter et découvrir la ville à ses pieds



Objectif 5.9 Qualité de service des transports en commun régionaux

***Offrir à l'échelle régionale
une véritable alternative à
l'automobile, afin de
rendre possible un
changemen d'habitude***

Un systèmes de transports en commun doit offrir une alternative incitative et intéressante aux populations éloignées des centres d'intérêt qui dépendent aujourd'hui des transports individuels. Au niveau régional pourtant, les transports en commun sont trop faibles pour être réellement attractifs. Leur fréquence est insuffisante : Neuchâtel est atteignable depuis Paris 4 fois par jour, 16 fois depuis Genève/ Cointrin et Zurich/Kloten, 20 fois depuis La Chaux-de-Fonds, 33 fois depuis Berne et seulement 10 fois par jour depuis les Deurres, arrêt situé à l'ouest de la ville. La durée de certains déplacements est trop longue : relier l'extrême ouest et l'extrême est du littoral neuchatelois au centre ville nécessite au minimum 25 minutes. Quelques liaisons sont inconfortables : les transbordements pénalisent les axes Boudry/Marin et Boudry/la Coudre.

Prévoir les transports en commun en même temps qu'une urbanisation assure aux habitants une alternative aux transports automobiles. Garantir une offre variée permettra aux nouveaux quartiers de se développer. Il est indispensable de mener ensemble le développement des pôles stratégiques et celui des transports en communs régionaux.

Le terme "régional" souligne bien la nécessité d'associer les communes voisines à une étude de faisabilité et d'opportunité. Etudier les priorités et cerner les itinéraires les plus réalistes pour la région est indispensable. Les communes seront les bénéficiaires directes de cette nouvelle offre de transports en communs régionaux offre qui prévoit les développements potentiels suivants :

- un prolongement du Littorail vers l'est,
- la création de lignes suburbaines rapides desservant l'axe Cormondrèche/Peseux/la gare CFF-St Blaise/Marin/le Seeland,
- dans une deuxième étape, renforcer l'offre et l'attrait du chemin de fer sur la ligne Berne/Neuchâtel/Chambrelieu/la Chaux-de-Fonds avec haltes localisées dans les pôles de développement stratégiques de Neuchâtel et des communes voisines,
- une liaison à fréquence supérieure vers le Val-de-Ruz.

Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

5.9 suite

Pour le développement combiné des transports en commun régionaux et les pôles de développement stratégiques, deux scénarios sont imaginables :

Option "rail régional"

Le secteur Gare/Crêt-Taconnet est l'arrêt central d'un "rail régional" reliant Berne-La Chaux-de-Fonds/le Val-deRuz et desservant plusieurs points de la ville de Neuchâtel sur l'axe des CFF. Ils permettent de rejoindre d'autres pôles stratégiques au niveau national et international.

Réhabiliter les conditions de fonctionnement du centre, consiste à favoriser les déplacements des personnes et non des véhicules.

Les secteurs Serrières-Monruz sont des lieux d'arrêt privilégiés de ce "rail régional", desservant aussi les communes voisines de la ville de Neuchâtel. Pour offrir plus de mobilité aux piétons, des liaisons verticales rapides entre Monruz et la Coudre, entre Serrières et les Deures sont un atout, car le Littorail prolongé jusqu'à Monruz, voire Marin, serait en liaison avec ce "rail régional". Ces secteurs, bénéficiant ainsi de liaisons au niveau régional, peuvent envisager une influence à l'échelle interrégionale.

Option "tramrail"

Dans cette option quelque peu visionnaire, le secteur Gare/Crêt-Taconnet disposera d'un couloir CFF à proximité immédiate. Les voies de chemin de fer représentent un potentiel pouvant accueillir un système de "tramrail" utilisant un matériel roulant plus léger que celui des CFF.

Les secteurs de Serrières et de Monruz sont des pôles complémentaires. Leur développement se fera parallèlement à celui du Littorail. Mais, bien reliés par des liaisons verticales au couloir CFF, ils bénéficieront, grâce à une desserte par "tramrail", d'un atout non négligeable pour leur développement.

Objectif 5.10 Des rues à vivre

*S'ouvrir sur la rue,
prolonger les jardins,
enrichir le tissu urbain et
"apprivoiser" les routes*

La rue est un espace public, un lieu qui se partage. Poussé par le souci de mobilité et de fonctionnalité, le XXème siècle a souvent fait de celle-ci un espace réservé à la circulation. Comment retrouver la polyvalence de cet espace, améliorer la sécurité de ses utilisateurs, permettre des usages aujourd'hui impossibles et en faire un lieu d'échange et de rencontre tout en maintenant la liberté de déplacement? Bref quels moyens se donner pour pouvoir vivre sa rue? Les objectifs à atteindre et les mesures envisageables diffèrent selon le type de rue.

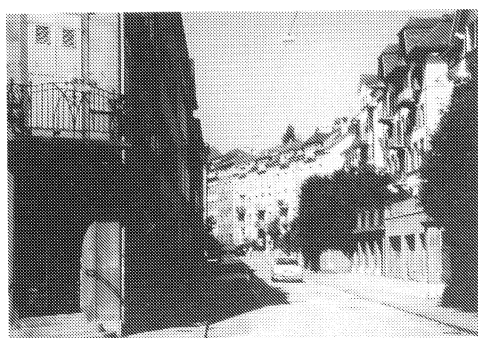
Dans les rues principales, le tissu urbain est trop souvent interrompu par le flot d'automobiles, ou par leur vitesse. Pour ces quartiers les aménagements doivent continuer à :

- servir à modérer les vitesses,
- favoriser les traversées piétonnes,
- créer des espaces appropriables par les piétons, les deux-roues et les usagers des transports en commun.

Un accent particulier doit être mis sur l'éclairage, de façon à passer d'une atmosphère routière à une ambiance urbaine, par exemple en ciblant l'éclairage sur ce que l'on souhaite mettre en évidence :

- des lieux et des éléments significatifs de la ville (des places marquantes, des bâtiments auxquels les Neuchâtelois s'identifient, etc.),
- des passages où la sécurité doit être améliorée (traversées piétonnes, obstacles).

Dans les rues de quartier, la sécurité du piéton doit primer sur les performances du réseau routier. Le long de ces rues et en raison de la topographie particulière de la ville de Neuchâtel, la transition entre la route, les jardins et les murs de pierres doit être soignée. Trop souvent, elle se résume en un alignement de portes de garages. Il ne faut pas sacrifier la qualité architecturale, urbanistique d'une rue alors qu'elle est l'antichambre des habitations riveraines, sous prétexte de fonctionnalité immédiate (cf objectifs 3.4 et 3.6).



*Où la vie de quartier prend
tout son sens*

Neuchâtel et ses déplacements coordonnés

Développer des réseaux de transports respectueux du tissu urbain et de l'environnement

Objectif *5.11 Le lac : une autre conception des déplacements*

Vivre tous les types de déplacements qui desservent la ville... même par le lac

Depuis la construction de la N5, la ville de Neuchâtel a tous les atouts en main pour renouer avec les rives du lac. Le tissu urbain une fois "recousu" entre Serrières et le Nid-du-Crô, les habitants de la ville et les touristes auront non seulement envie d'investir les rives, mais aussi de vivre le lac.

Prendre du recul par rapport à la ville, tout en flirtant avec les rives, permet aux habitants de la cité et aux touristes de découvrir sous un autre angle la colline du château, l'architecture à flanc de coteau si caractéristiques de la ville et la chaîne du Jura, tout en se déplaçant vers un lieu de travail ou un site touristique.

Il est possible de desservir cette partie de la ville et des sites importants (le futur musée d'archéologie) par le lac, puis de relier les communes avoisinantes. La voie est ouverte pour un transport local en bateau, desservant par petites étapes le littoral neuchâtelois et permettant la création d'un modeste et pittoresque cabotage (cf objectif 3.9).

Découvrir la silhouette de la ville et la chaîne du Jura...



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir

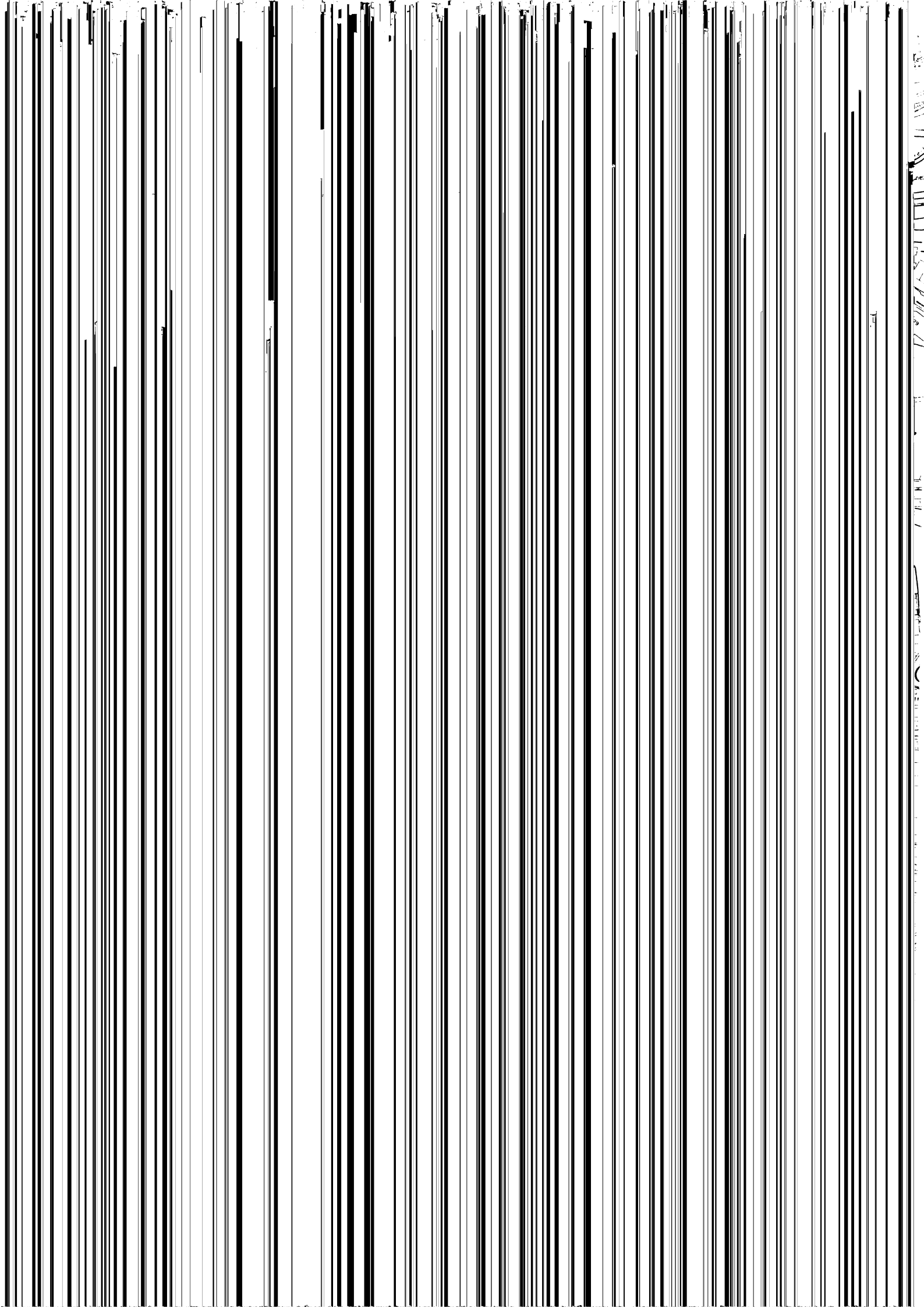
Instaurer une gestion prospective dans une vision d'ensemble cohérente

6

Si la ville de Neuchâtel veut rester compétitive, elle doit mettre en place une gestion urbanistique prospective et dynamique. Ce plan directeur répertorie les secteurs, les périmètres où se présentent les enjeux du développement de la ville.

Répertorier les problèmes d'aménagement dans une vision cohérente et trouver des solutions globales, générales permettra de bien coordonner les projets tant actuels que futurs sur l'ensemble du territoire de la ville. Il est indispensable à la dynamique de la ville d'être attentif à la complémentarité et à l'interdépendance de développement de tous les secteurs. Les visions trop ponctuelles seront évitées. Quartier résidentiel, ébauche de centre de gravité, secteur industriel en activité ou pôle d'équipement, quel que soit le site, toutes les interventions se feront toujours en référence au développement global de la ville.

Ce développement urbanistique de Neuchâtel ne se réalisera de façon cohérente que si les différents acteurs, les investisseurs, les propriétaires, les autorités et la population oeuvrent de concert. La stratégie d'aménagement doit donc être soutenue par une démarche politique claire, afin que ce plan directeur permette une gestion urbanistique d'avenir.



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.1 Serrières

Promesse d'une nouvelle dynamique...

Les thèmes qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :

- mettre en jeu la complémentarité des sites de Tivoli nord et sud, du Clos de Serrières et du Vallon de la Serrière. Ces trois sites sont liés tant par leur affectations que par leur organisation spatiale,
- définir la conception urbanistique et l'expression architecturale du secteur des abattoirs et soigner leur interface côté lac,
- réduire les nuisances de la RN5 au profit des quartiers avoisinants,
- améliorer l'accessibilité aux rives du lac et à l'arrêt du Littorail,
- revaloriser l'espace de la rue du Clos de Serrières et de Tivoli et mettre en valeur la petite place "Philippe Suchard",
- aménager des chemins piétonniers attractifs,
- définir les accès au réseau des transports en commun (bus et trolleys, Littorail, arrêt sur les lignes CFF, liaison verticale entre Serrières et les Deurres, débarcadère),
- mettre en valeur ce secteur en développant, par étapes cohérentes, les trois sites qui le composent.

Références : objectifs 1.6 / 1.8 / 2.1 / 3.2 / 3.9 / 4.1 / 4.3 / 4.4 / 5.6 / 5.8

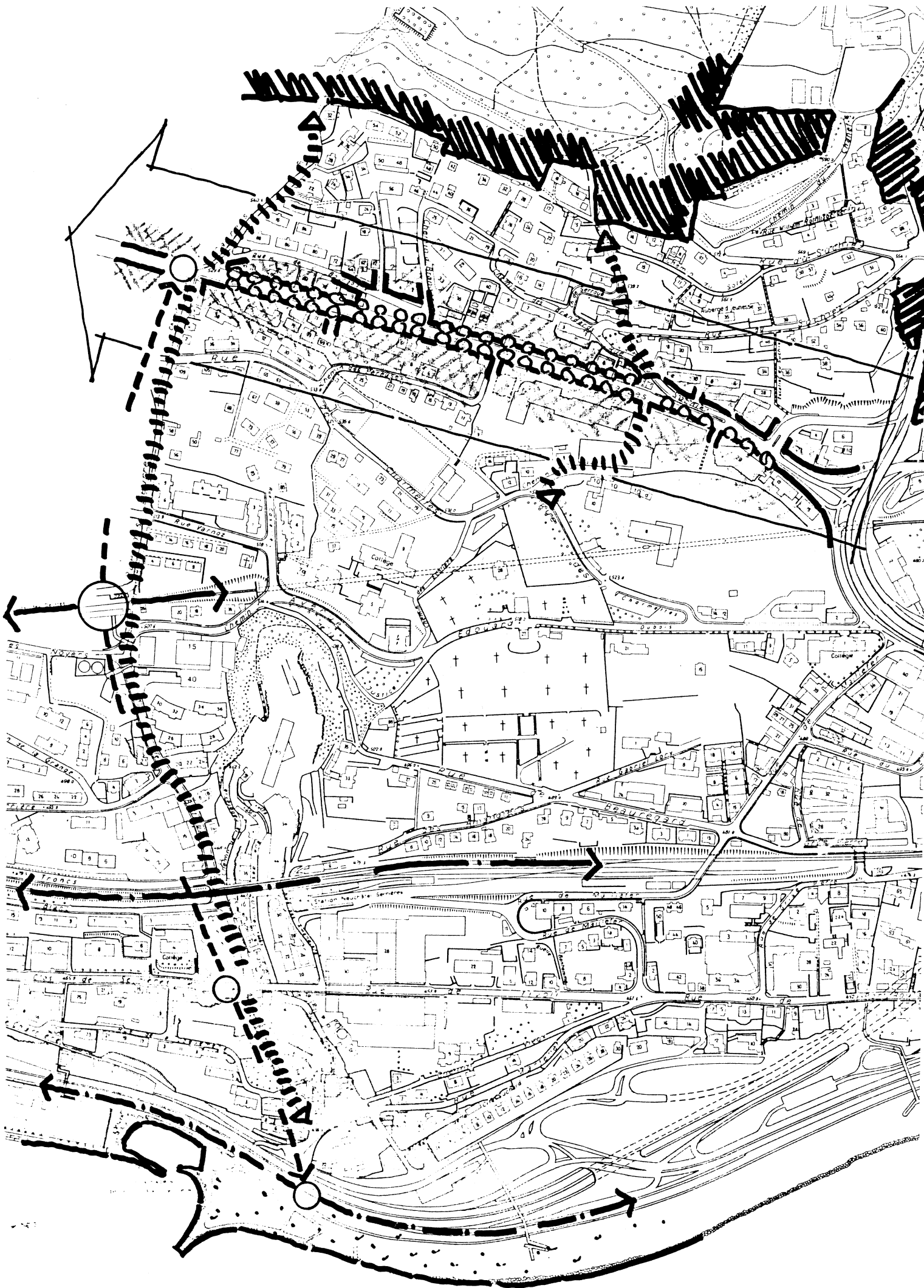
Serrières est un secteur clé du développement de Neuchâtel. Analogue à Monruz, Serrières peut devenir le pôle de développement stratégique de l'ouest neuchâtelois.

D'une diversité particulière, ce secteur est composé de trois sites distincts : Tivoli nord et sud, le Clos de Serrières et le Vallon de la Serrière.

Le plan spécial de Tivoli sud et le projet de Tivoli nord promettent une nouvelle dynamique à ce secteur. Le Clos de Serrières, centre de gravité à développer, ne manque pas d'atouts et le Vallon de la Serrière marqué par un passé industriel, une topographie et une architecture très particulières, contiennent toutes les promesses d'un développement intéressant et original, comme le montre le schéma directeur sectoriel "de la source au lac", 1992.

Aujourd'hui, **les atouts** du secteur de Serrières sont les suivants :

- site historique de Suchard et architecture industrielle particulière,
- topographie très typée en promontoire, en vallon étroit et en coteau,
- mélange intéressant d'habitat, de lieux de travail, de culture et de loisirs situés à quelques pas du lac, mais séparés des rives,
- proximité de l'échangeur de la RN5,
- secteur intégré dans le concept des transports en commun.



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.2 Les Draizes

Une rue qui se transformerait en centre...

Les thèmes qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :

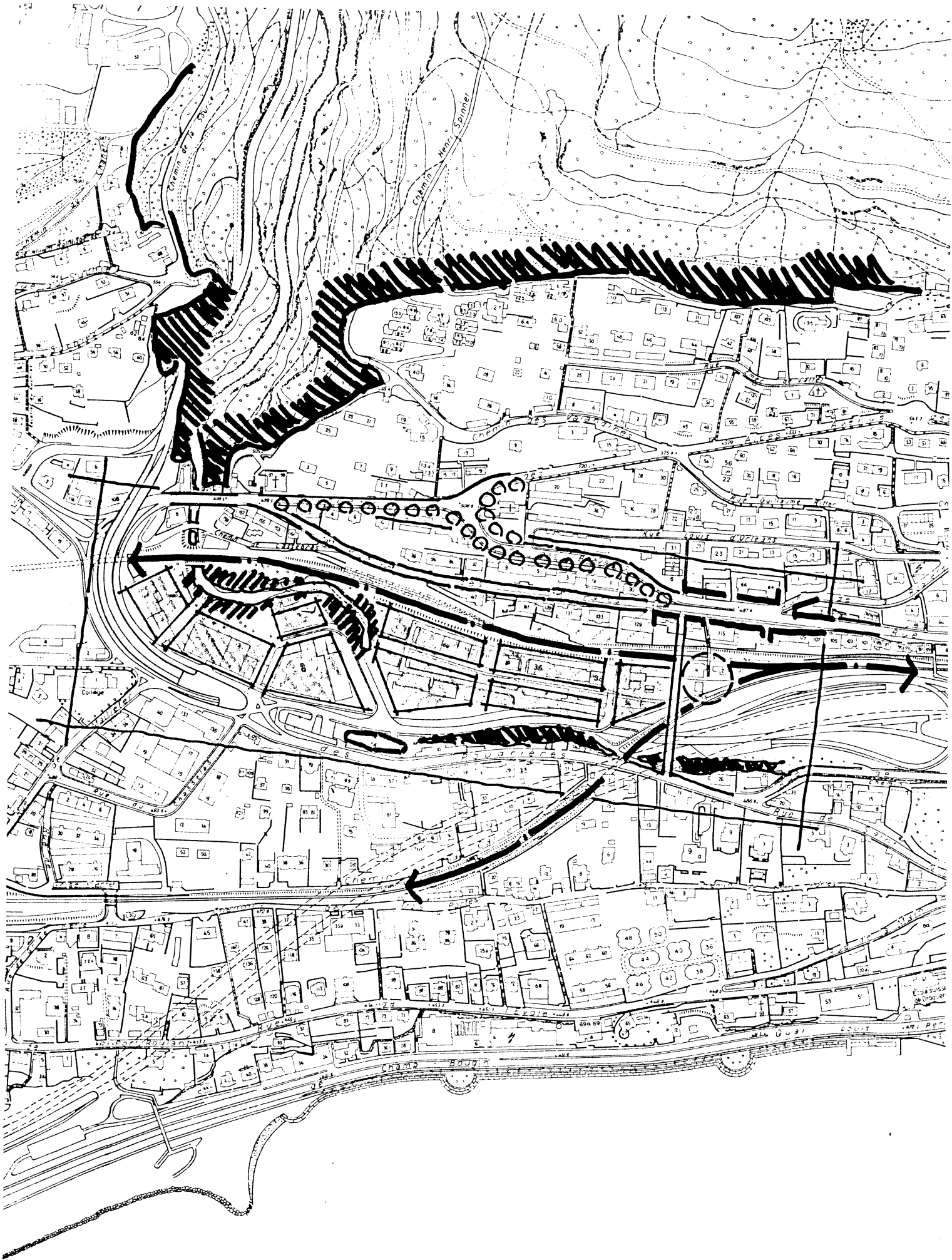
- favoriser la mixité et des affectations respectant l'échelle du quartier,
- étudier l'utilisation et les transformations possibles des maisons situées au nord de la rue, par rapport aux nuisances dues à la circulation,
- autoriser des surfaces habitables dans les zones constructibles au sud de la rue,
- repenser et maîtriser le volume des bâtiments futurs en accord avec le gabarit de la rue afin d'améliorer son aspect,
- améliorer la qualité spatiale de la rue, afin de la rendre plus attractive pour les piétons et les cyclistes,
- soigner les cheminements qui traversent cet axe pour rejoindre la forêt et les rendre sûrs,
- aménager une place de quartier à l'intersection de la rue de Bourgogne, de la rue des Brandards et de la rue des Draizes,
- rendre ce quartier plus accessible au réseau des transports en commun (bus, trolleys, arrêts sur la ligne CFF à Vauseyon et aux Deurres),
- coordonner les aménagements dans une vision globale, en collaboration avec la commune de Peseux pour éviter les ruptures dans le tissu urbain.

Le quartier des Draizes, centre de gravité à renforcer, a toutes les chances de prendre son essor si un soin particulier est apporté à la maîtrise du trafic routier et de ses nuisances.

Aujourd'hui, *les atouts* du secteur des Draizes sont les suivants :

- commerces et petit artisanat mêlés à de l'habitat,
- succession de secteurs industriels, artisanaux et commerciaux rejoignant Vauseyon,
- transports en commun desservant ce secteur,
- axe traditionnel pour pénétrer dans la ville depuis Peseux,
- proximité de l'échangeur autoroutier de Vauseyon.

Références : objectifs 1.6 / 1.7 / 2.4 / 5.4



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.3 Vauseyon

Lieu de travail et de production...

Les thèmes qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :

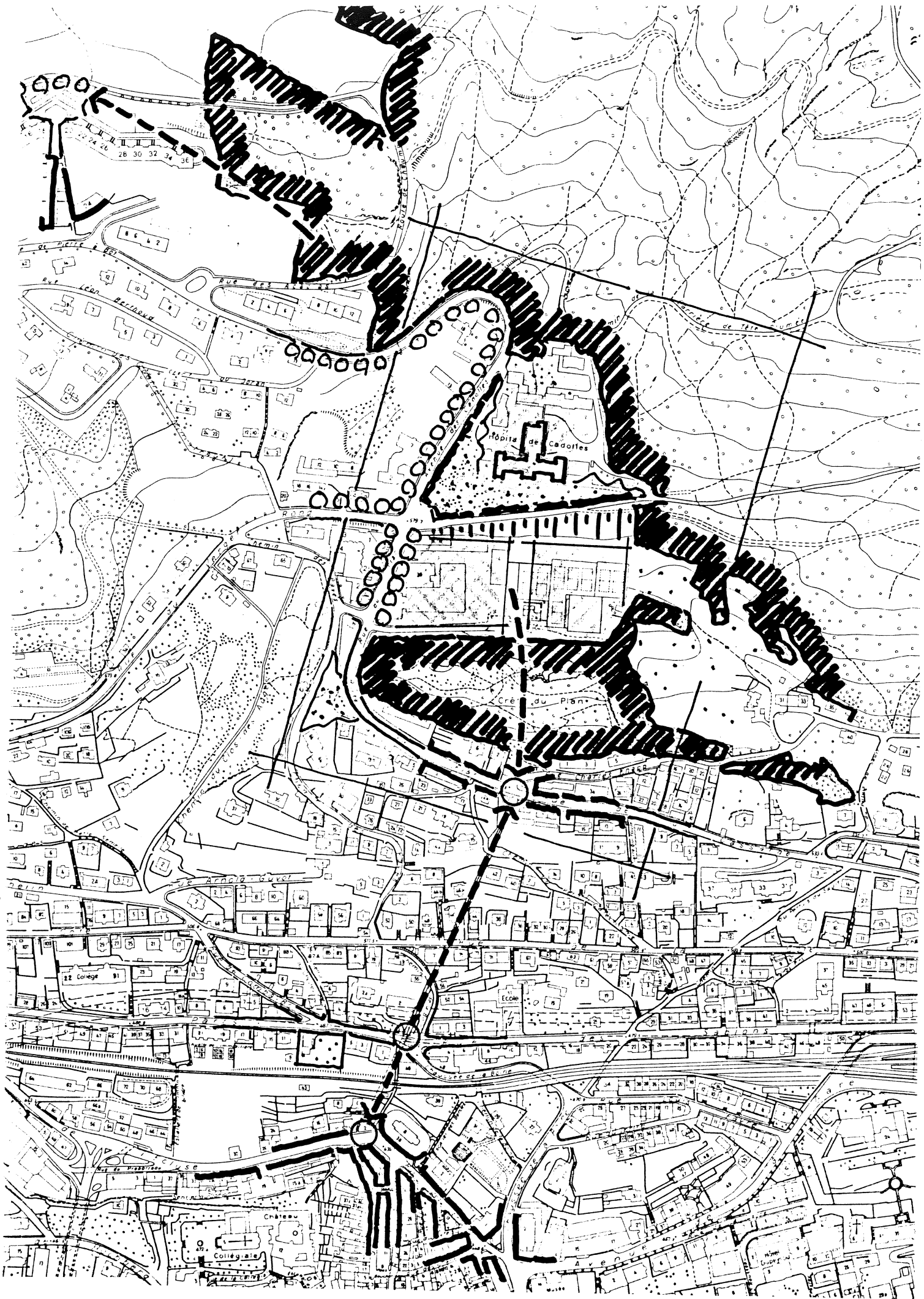
- préciser la vocation de ce secteur en regard des autres quartiers industriels, artisanaux, commerciaux et administratifs de la ville et susciter leur complémentarité, voire leur mise en concurrence,
- structurer l'urbanisme de ce secteur, en veillant à une densification adéquate, à une meilleure organisation des volumes bâtis et à une judicieuse utilisation des espaces extérieurs (dépôts, parking, espaces verts),
- mettre en valeur la coulée de verdure dans le site du Gor et la relier au réseau de verdure des quartiers avoisinants. Définir la valeur écologique, esthétique, ou de loisirs de ces espaces non-bâtis,
- rendre possible des cheminements piétonniers longeant ou traversant le Seyon et qui permettent de relier le quartier de Vauseyon/ les Poudrières à celui des Parcs. Relié à l'animation et à la vie (restaurants, kiosque, magasins) de ces quartiers, le secteur de Vauseyon participerait à leur développement,
- améliorer les accès piétonniers au réseau des transports en commun ,
- mettre en place un programme de réalisation par étapes cohérentes et étudier la possibilité de compléter les infrastructures de transports en commun existantes de ce secteur.

Vauseyon est un secteur industriel, artisanal, commercial et administratif desservi par le rail et la route. Même si sa situation en cuvette ne lui permet pas de s'étendre et n'est pas favorable à l'habitat Ce secteur, bien géré, peut devenir un centre de travail et de production important.

Aujourd'hui, ***les atouts*** du secteur de Vauseyon sont les suivants :

- situation topographique qui voue ce secteur à des activités industrielles, artisanales, commerciales et administratives,
- proximité des transports en commun (arrêt CFF, bus et trolleys) et de l'échangeur autoroutier,
- prolongation de ce secteur vers le centre de gravité à renforcer des Draizes,
- présence pittoresque du Seyon accompagné d'une coulée de verdure sur le site du Gor.

Références : objectifs 1.7 / 2.5 / 3.1 / 4.3



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.4 Les Cadolles

Quel avenir pour ce site privilégié...

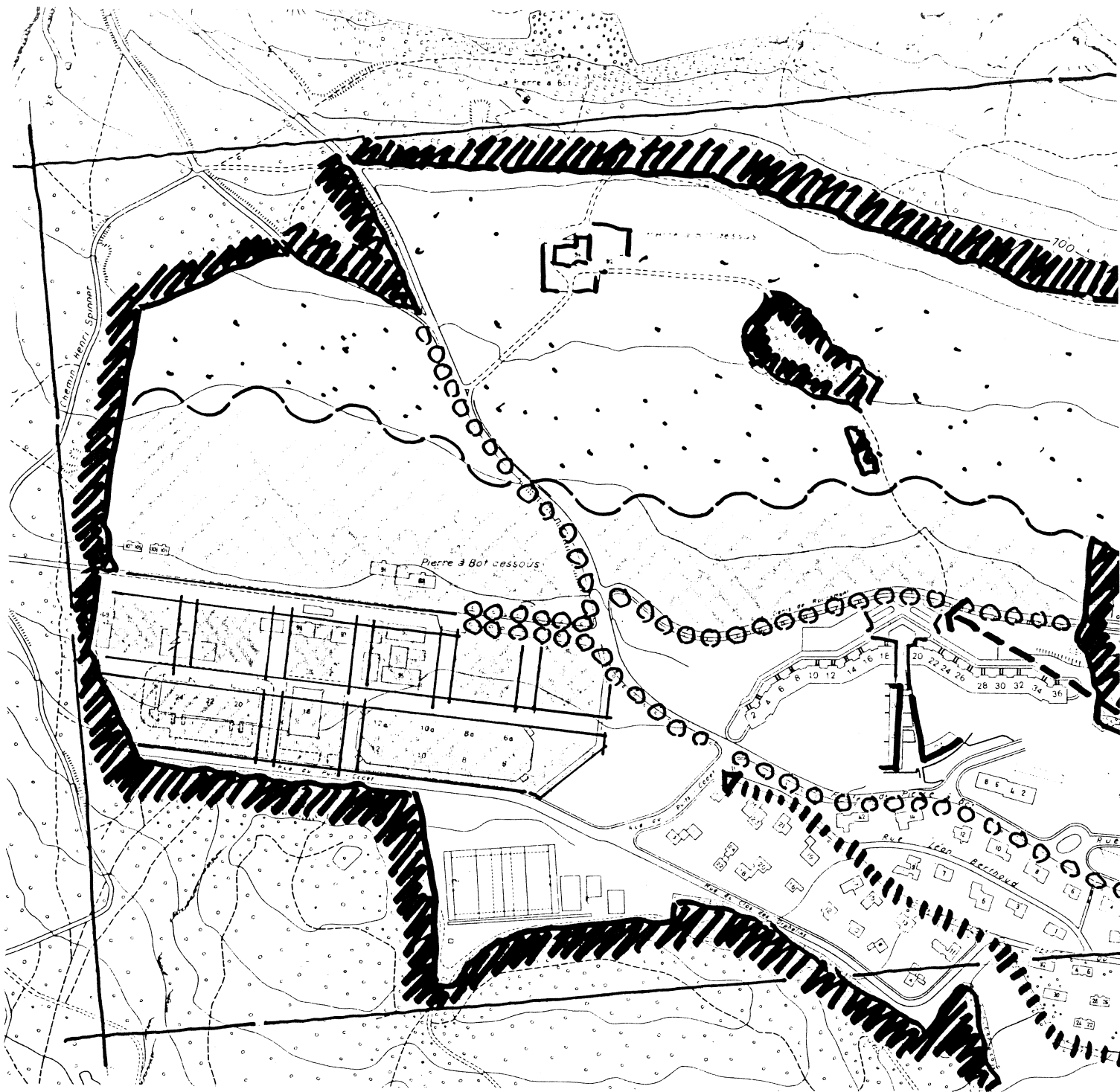
- Les thèmes*** qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :
- déterminer le rôle de ce site en relation avec la ville et les quartiers du Plan, des Acacias et de Pierre-à-Bot,
 - étudier les activités qu'il peut accueillir, en fonction de son architecture particulière et de sa situation en lisière de forêt, tout en sachant qu'il est peu favorable à l'habitat,
 - tenir compte des qualités paysagères de ce site, les préserver, les renforcer,
 - assurer l'accessibilité de ce secteur par les transports en commun (bus, trolleys, prolongement du funiculaire du Plan jusqu'aux Acacias),
 - mettre en place un programme de mise en valeur envisageant une réalisation par étapes.

Références : objectifs 1.6 / 2.4

Site à l'avenir incertain, les Cadolles sont dans une situation dominante qui pourrait être mise à profit. La proximité de la forêt est aussi un atout. Deux édifices importants et très typés pourraient être vidés de leur contenu. Reconvertis dans une activité publique qui aurait besoin d'un cadre exceptionnel et de tranquillité, ils auraient toutes leur chances. Quelle fonction ce secteur "bien au vert" doit-il jouer par rapport à l'ensemble de la ville ?

Aujourd'hui, ***les atouts*** du secteur des Cadolles sont les suivants :

- situation privilégiée à la lisière de la forêt, proche du bois et du point de vue du Crêt-du-Plan,
- accès direct à de grands espaces de détente et de loisirs (forêt, ancien Golf et tennis),
- hôpital à l'architecture du début du siècle avec son jardin et son parc,
- usine à l'architecture des années 60,
- jardin botanique à quelques pas,
- proximité des transports en commun et possibilité d'un arrêt sur le futur prolongement du funiculaire du Plan jusqu'aux Acacias.



Les thèmes qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :

- définir la vocation urbanistique de ce site par rapport au développement de la ville et de ses autres réserves de terrain,
- identifier les différentes typologies des secteurs constructibles, mais à vocations différentes,
- soigner le réseau des espaces non-bâti entre les différentes zones de ce secteur et le relier au parc de l'ancien Golf et à la forêt,
- assurer la vue sur le lac, concevoir le domaine bâti et les espaces extérieurs en conséquence,
- aménager une transition attractive et sensible entre le domaine bâti et les espaces libres,

- étudier dans son ensemble l'organisation et l'aménagement paysager de l'ancien Golf (espaces de loisirs et de détente, infrastructures légères, niches écologiques, etc.),
- améliorer l'accès au réseau des transports en commun, réserver l'emplacement de l'arrêt du prolongement du funiculaire le Plan/les Acacias,
- mettre en place un programme de réalisation par étapes cohérentes et compléter les infrastructures de transports en commun.

Références : objectifs 1.7 / 2.2 / 3.1 / 5.8

Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

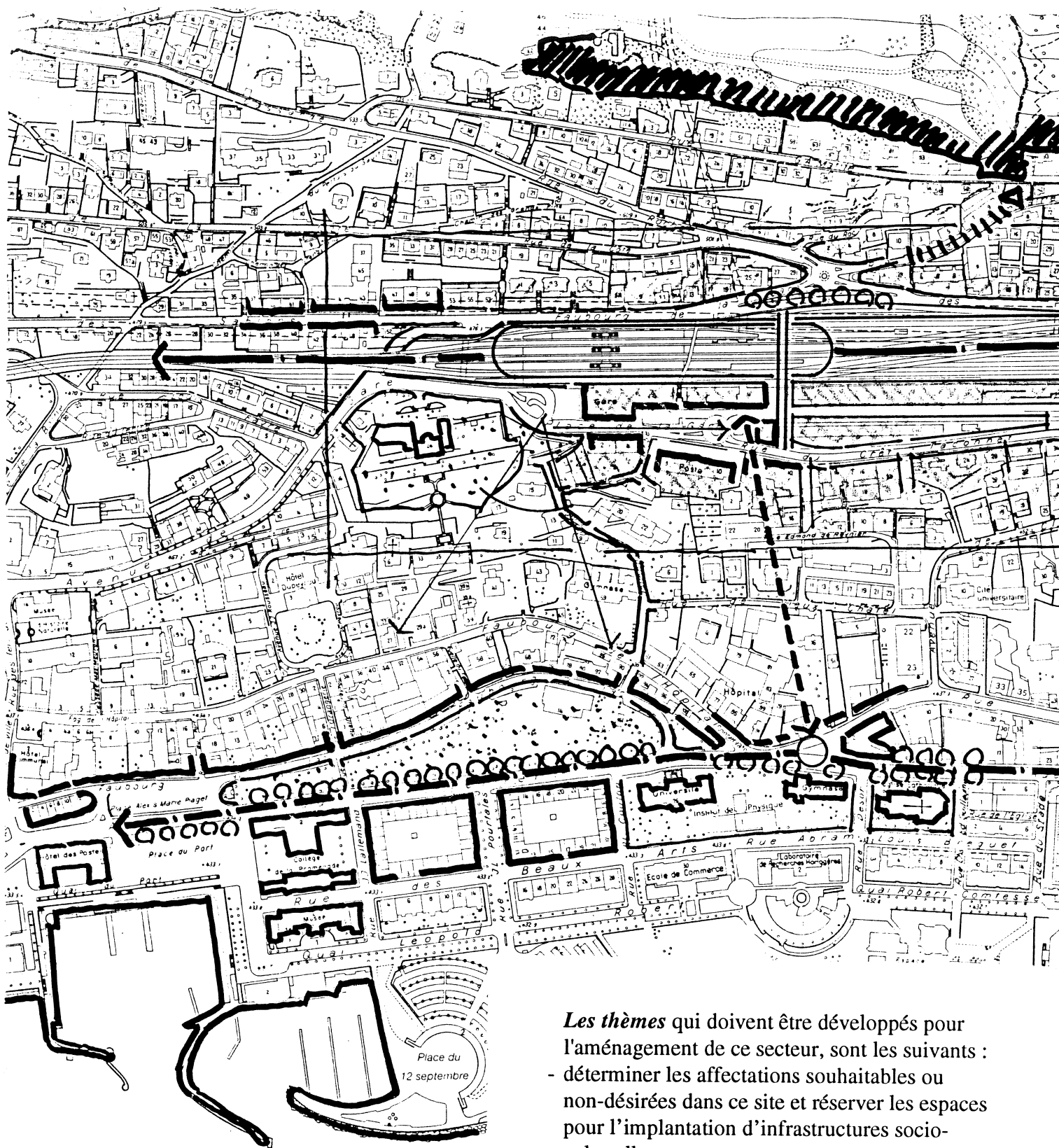
6.5 Pierre-à-Bot
Site d'une grande diversité...

Pierre-à-Bot est une réserve de terrain importante. Tenir compte des différentes zones qui composent ce site, soit Pierre-à-Bot-dessus et dessous, l'ancien Golf et les Acacias et faire jouer leur complémentarité et leur potentialités.

Aujourd'hui, *les atouts* du secteur de Pierre-à-Bot sont les suivants :

- situation géographique remarquable (forêt, vue, tranquillité, parc de l'ancien Golf),
- présence d'une ébauche de centre de gravité (les Acacias) et d'un centre sportif (Puits-Godet),
- secteur industriel (technologies de pointe) à Pierre-à-Bot-dessous, tout proche,
- proximité des transports en commun, possibilité d'un arrêt sur le funiculaire le Plan/les Acacias.

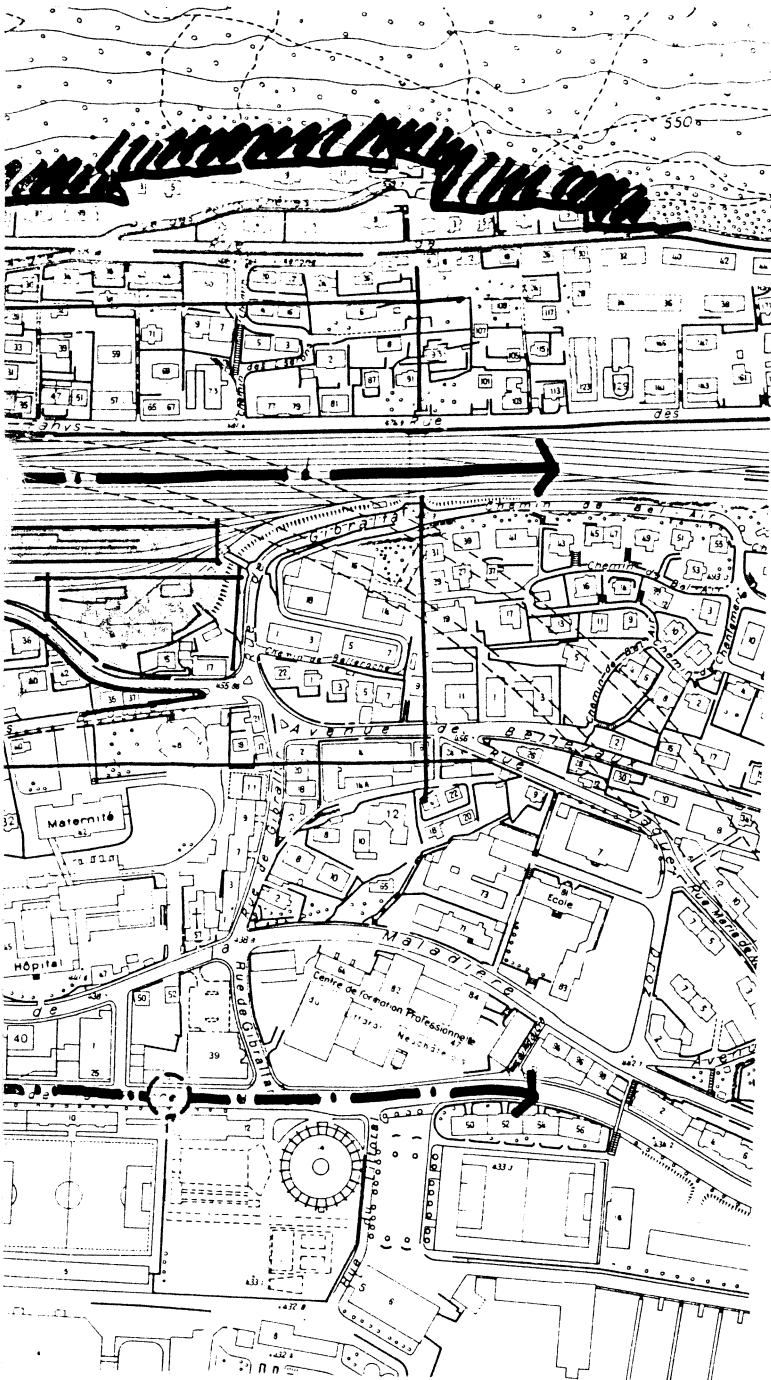




- Les thèmes* qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :
- déterminer les affectations souhaitables ou non-désirées dans ce site et réserver les espaces pour l'implantation d'infrastructures socio-culturelles,
 - préserver les constructions existantes de valeur, veiller à l'expression architecturale de ce site dominant faisant partie de la silhouette de la ville et bien visible depuis le train,
 - garantir l'interdépendance des transports en commun (interface nord et sud) et un emplacement réservé pour une liaison rapide avec le quartier de l'université,
 - mettre en place un réseau de chemins piétonniers et assurer un accès aisé aux divers moyens de transport,

Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6



6.6 Gare/Crêt-Taconnet

Un centre d'une importance capitale...

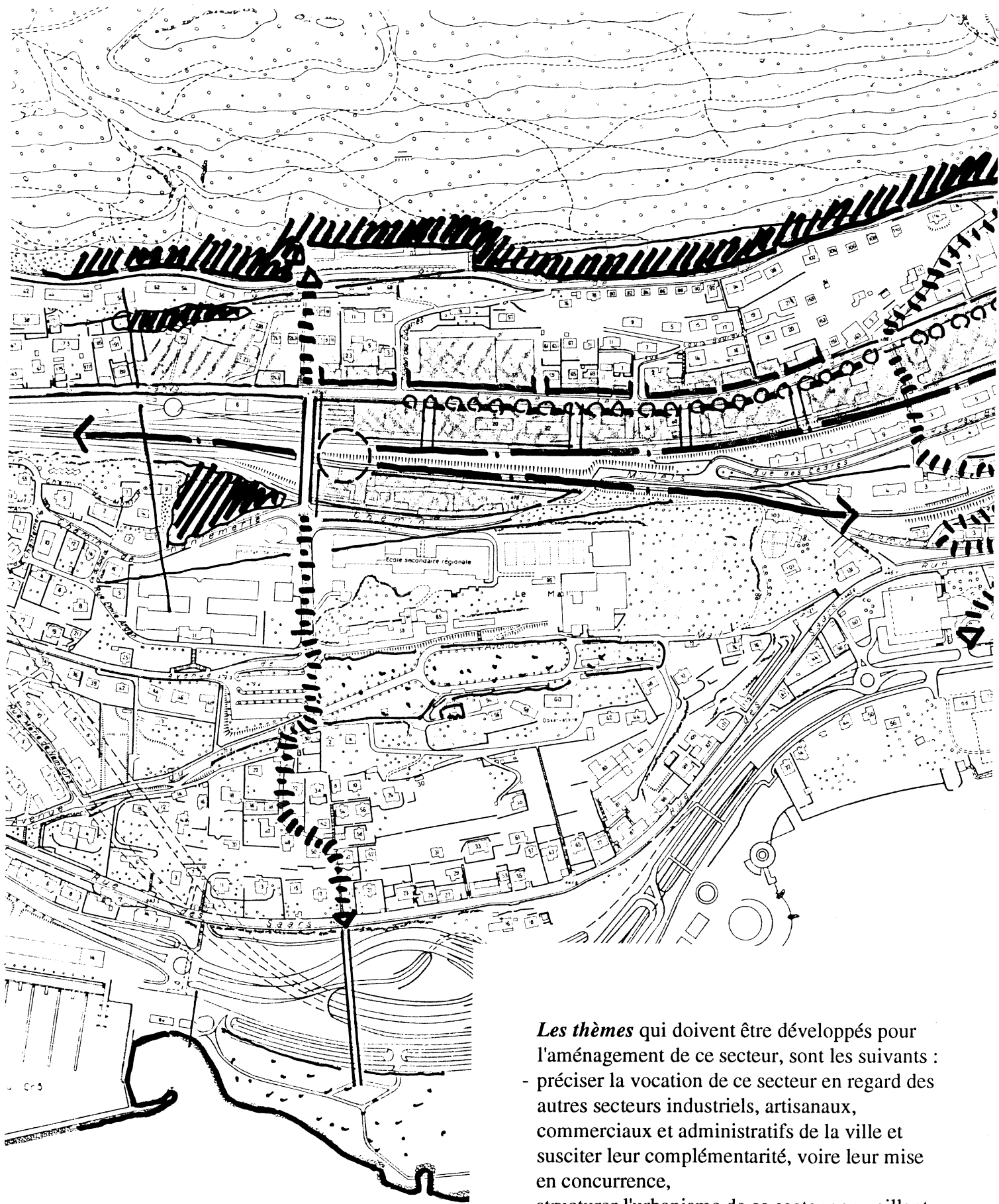
Le secteur Gare/Crêt-Taconnet avec ses liaisons nationales et internationales est le pôle de développement le plus important de la ville de Neuchâtel et un point d'ancrage stratégique.

Un lieu aussi important pour la ville devrait accueillir des activités haut de gamme, tant économiques que culturelles, de niveau régional, national et international. Ce quartier deviendra encore plus animé s'il intègre de l'habitat.

Aujourd'hui, *les atouts* du secteur Gare/Crêt-Taconnet sont les suivants :

- proximité de la Gare CFF,
 - interface entre les transports publics et le rail,
 - importantes réserves de terrains à bâtir et grand potentiel de développement,
 - site mis en valeur par l'installation prochaine de l'Office fédéral de la statistique, un projet de qualité,
 - situation panoramique et ensoleillée dont l'habitat bénéficiera.
- favoriser sur ces parcours une animation commerciale et soigner l'aménagement des espaces publics,
 - organiser l'accès des véhicules privés aux parkings privés et publics, assurer le besoin en place de stationnement et l'accès aux transports cargo rail-route,
 - réaliser le développement de ce site par étapes cohérentes
 - coordonner les interventions et la promotion sur ce site,
 - gérer l'influence du développement de ce pôle sur les quartiers avoisinants.

Références : objectifs 2.1 / 4.1 / 4.3 / 5.6 / 5.7 / 5.8



- Les thèmes* qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :
- préciser la vocation de ce secteur en regard des autres secteurs industriels, artisanaux, commerciaux et administratifs de la ville et susciter leur complémentarité, voire leur mise en concurrence,
 - structurer l'urbanisme de ce secteur en veillant à une densification adéquate et à une meilleure organisation des volumes bâtis et une judicieuse utilisation des espaces extérieurs,
 - repenser le gabarit de l'avenue des Portes-Rouges,

Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.7 Les Portes-Rouges

Lieu aux nombreux atouts qui mériterait plus...

Les Portes-Rouges sont un secteur industriel, artisanal, commercial et administratif. Elles contiennent aussi une ébauche de centre de gravité accueillant commerces et artisans.

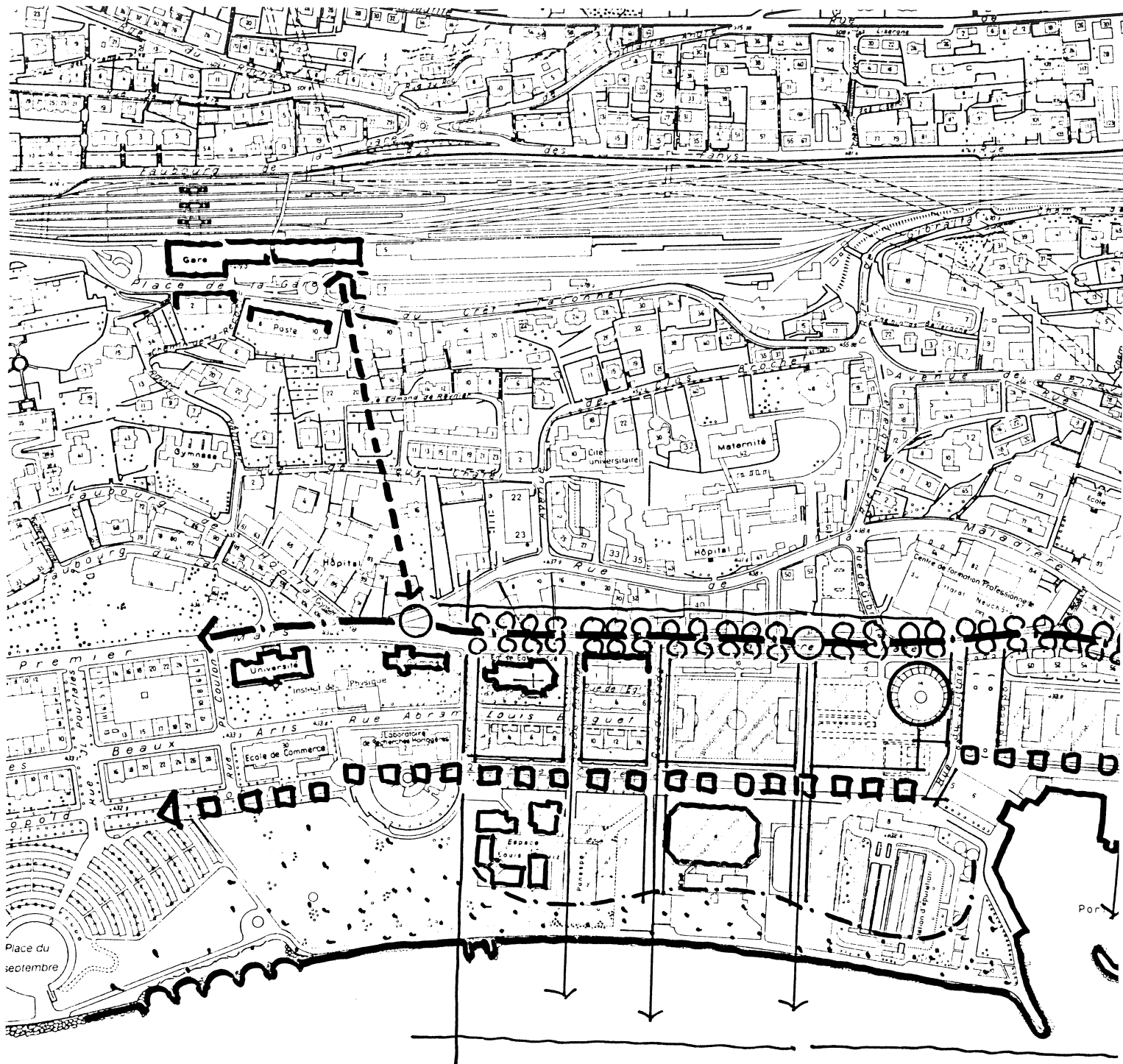
Ce site linéaire construit de part et d'autre de l'avenue des Portes-Rouges devrait être plus accueillant, mieux utilisé et mieux mis en valeur.

Aujourd'hui, *les atouts* du secteur des Portes-Rouges sont les suivants :

- présence de commerces, de restaurants et d'artisanat,
- possibilités non négligeables de construire dans la bande de terrain située entre l'avenue des Portes-Rouges et les voies CFF,
- secteur entouré d'habitations individuelles et collectives,
- proximité des écoles et de l'université au Mail,
- la forêt, qui domine le site, est assez proche,
- accès aux transports en commun.

- rechercher les activités complémentaires au quartier du Mail et de son université,
- renforcer l'ébauche de centre de gravité existant en favorisant une mixité à l'échelle du quartier,
- aménager l'espace urbain et les dégagements entre bâtiments sur l'ensemble de l'avenue des Portes-Rouges ,
- établir un concept de stationnement,
- mettre en place un programme cohérent de réalisation.

Références : objectifs 1.6 / 1.7 / 2.5 / 4.3



Les thèmes qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :

- restructurer ce secteur en cherchant à réhausser sa qualité architecturale et à définir des principes d'intégration des nouvelles constructions,
- relier les espaces extérieurs entre eux et leur donner une expression plus forte par des éléments paysagers,

- préserver et prolonger les échappées des rues et passages transversaux en direction du lac,
- prévoir, dans ce site particulièrement sensible, une meilleure intégration de la station d'épuration,
- assurer le prolongement des promenades des Jeunes Rives et du quai Robert Comtesse en direction de Monruz. Marquer leur passage dans ce site par un aménagement urbain et une intervention paysagère forte,

Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.8 Jeunes Rives est/ Nid-du-Crô
Lieu privilégié de sports et de loisirs...

Les activités de sports et de loisirs, regroupées sur les rives, sont un atout pour la ville et pour l'université. Leur expression architecturale, spatiale et paysagère sera à la mesure de leur importance.

Aujourd'hui, *les atouts* du secteur des Jeunes Rives est/Nid-du-Crô sont les suivants :

- site au carrefour d'activités diverses (sports et loisirs, chantier naval, université, centre professionnel du littoral neuchâtelois, divers commerces, ateliers, restaurants, habitat,
- toutes les interventions sur ce site sont une chance d'améliorer sa structure spatiale, son expression architecturale et paysagère,
- le Littorail prolongé en est desservira ce site et l'intégrera au concept des transports en commun.

- relier les cheminements du bord du lac à ceux des quartiers de la Maladière et des Saars,
- revoir le concept du stationnement en considérant le parking du Nid-du-Crô,
- réviser le plan directeur d'aménagement des Jeunes Rives, 1977.

Références : 1.9 / 3.2 / 3.9 / 5.11



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.9 Monruz

Un site plein d'avenir...

- Les thèmes* qui doivent être développés pour l'aménagement de ce secteur, sont les suivants :
- préciser la vocation urbanistique de ce secteur en fonction des autres centres de développement stratégiques de la ville,
 - affirmer la complémentarité de Monruz avec Chaumont en prolongeant le funiculaire vers le lac,
 - encourager la complémentarité du centre de quartier avec le futur pôle des anciennes usines Favag,
 - faire des propositions architecturales et urbanistiques en accord avec un voisinage très différencié (Maison de maître avec parc, constructions industrielles et locatifs des années 60),
 - réaménager l'espace urbain de la route des Gouttes d'Or et réserver les emplacements pour les arrêts du Littorail prolongé en est,
 - aménager les rives selon un concept global et prévoir l'installation d'équipements de loisirs et de repos,
 - garantir l'accès au réseau des transports en commun et réserver les couloirs nécessaire à leur passage (Littorail; arrêts éventuels sur les lignes CFF; prolongement du funiculaire de Chaumont; débarcadère),
 - construction d'un parking collecteur, destiné en particulier aux visiteurs de Chaumont,
 - mettre en place un programme cohérent de réalisation permettant de compléter les infrastructures de transports en commun.

Monruz est un des secteurs clés du développement de Neuchâtel. Analogue à Serrières, Monruz peut devenir le pôle de développement stratégique de l'est neuchâtelois.

Son potentiel de développement est énorme, à condition de le percevoir pleinement et de l'exploiter selon un concept global en relation avec les autres pôles de la ville.

Aujourd'hui, *les atouts* du secteur de Monruz sont les suivants:

- situation géographique remarquable au bord du lac, vue sur les Alpes et ensoleillement,
- commerces, restaurants et petit artisanat, etc., formant une ébauche de centre de gravité,
- secteur d'activités du site des anciennes usines Favag tout proche,
- site intégré au concept des transports en commun,
- proximité de l'échangeur de la RN5 .

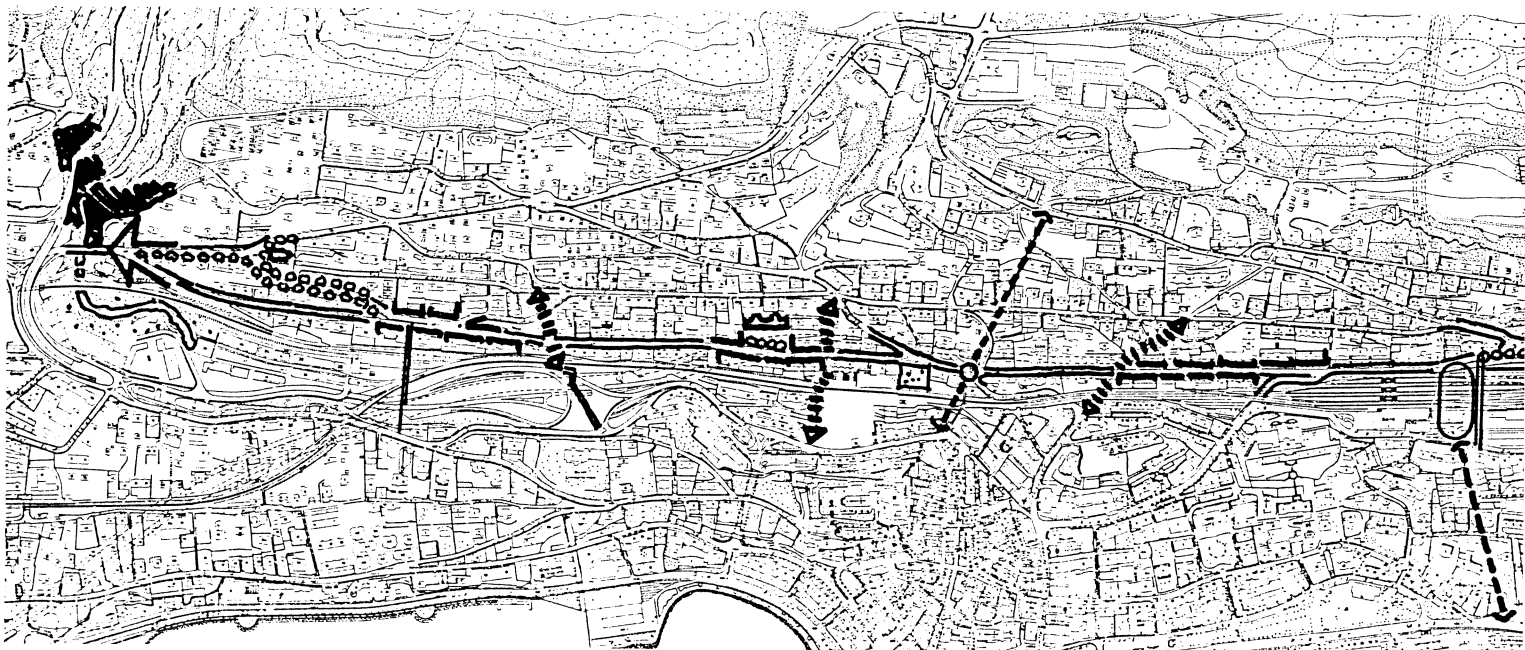
Références : objectifs 1.6 / 1.8 / 2.1 / 3.2 / 3.9 / 4.1 / 4.3 / 4.4 / 5.6 / 5.8

Les thèmes qui doivent être développés pour l'aménagement de ce couloir, sont les suivants :

- développer la liaison en transports en commun entre Cormondrèche/les Parcs/la gare de Neuchâtel/la Coudre/Marin,
- améliorer l'aménagement et l'attrait des places et des rues dans ces noyaux/centres de quartier. Assurer leur mixité de fonctions et un meilleur confort pour les piétons,
- maîtriser les flux et les vitesses de circulation, afin de garantir la mixité du trafic et la sécurité,
- définir une politique de stationnement nuancée, mais ferme, assurant le bon fonctionnement des activités, des commerces et contenant l'inflation de trafic,
- relier le pôle de développement stratégique de la gare et la rue des Fahys, au quartier des Beaux-Arts par une liaison verticale,

- ouvrir la gare vers le nord et réaménager l'interface avec la rue des Fahys et Cormondrèche/Marin,
- mettre en évidence l'arrêt du funiculaire du Plan. Assurer une correspondance avec les transports en commun les Parcs/la Coudre,
- prolonger la liaison la Coudre/Chaumont vers Monruz. Relier ce site au Littorail prolongé vers l'est,
- maintenir les chemins et escaliers qui mènent à ce couloir. Adapter éclairage et arborisation,
- soigner les transitions entre habitations et chaussée (aménagement des garages).

Références : objectifs 2.1 / 2.4 / 2.5 / 5.4 / 5.8



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

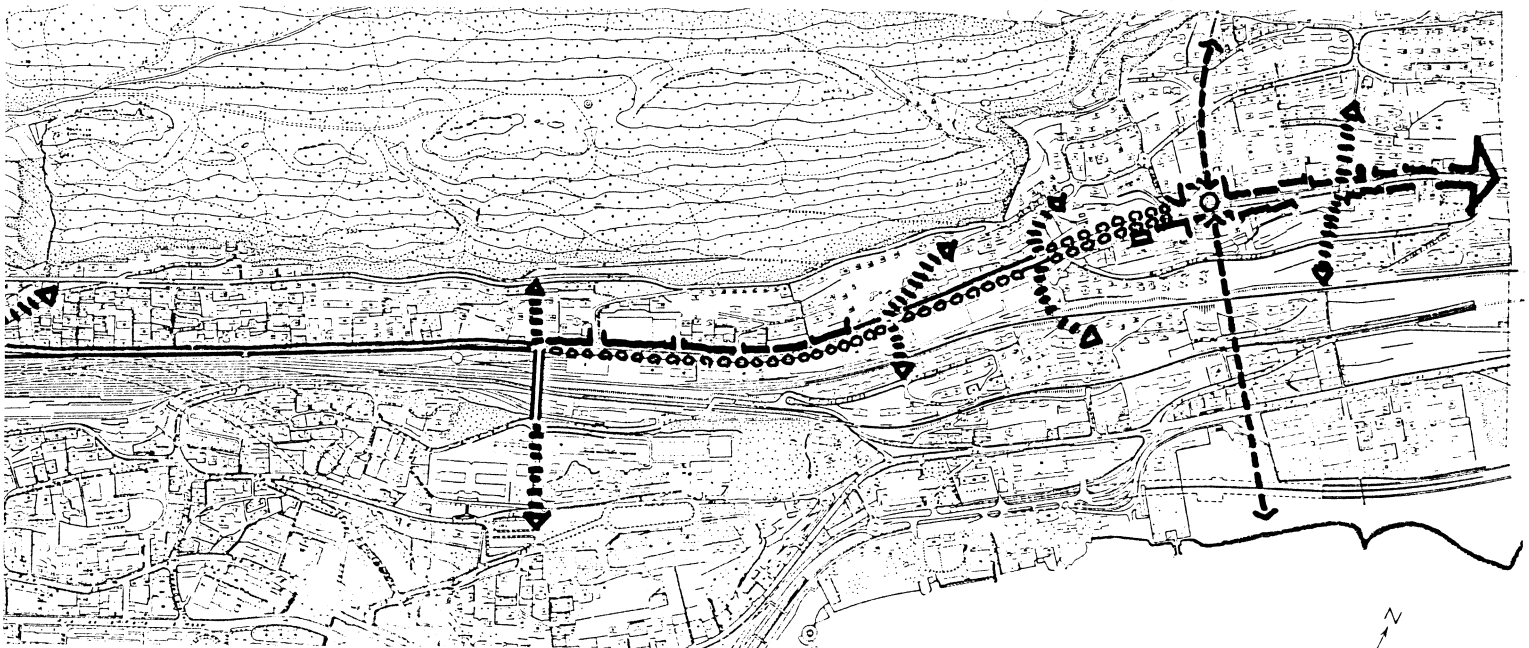
6

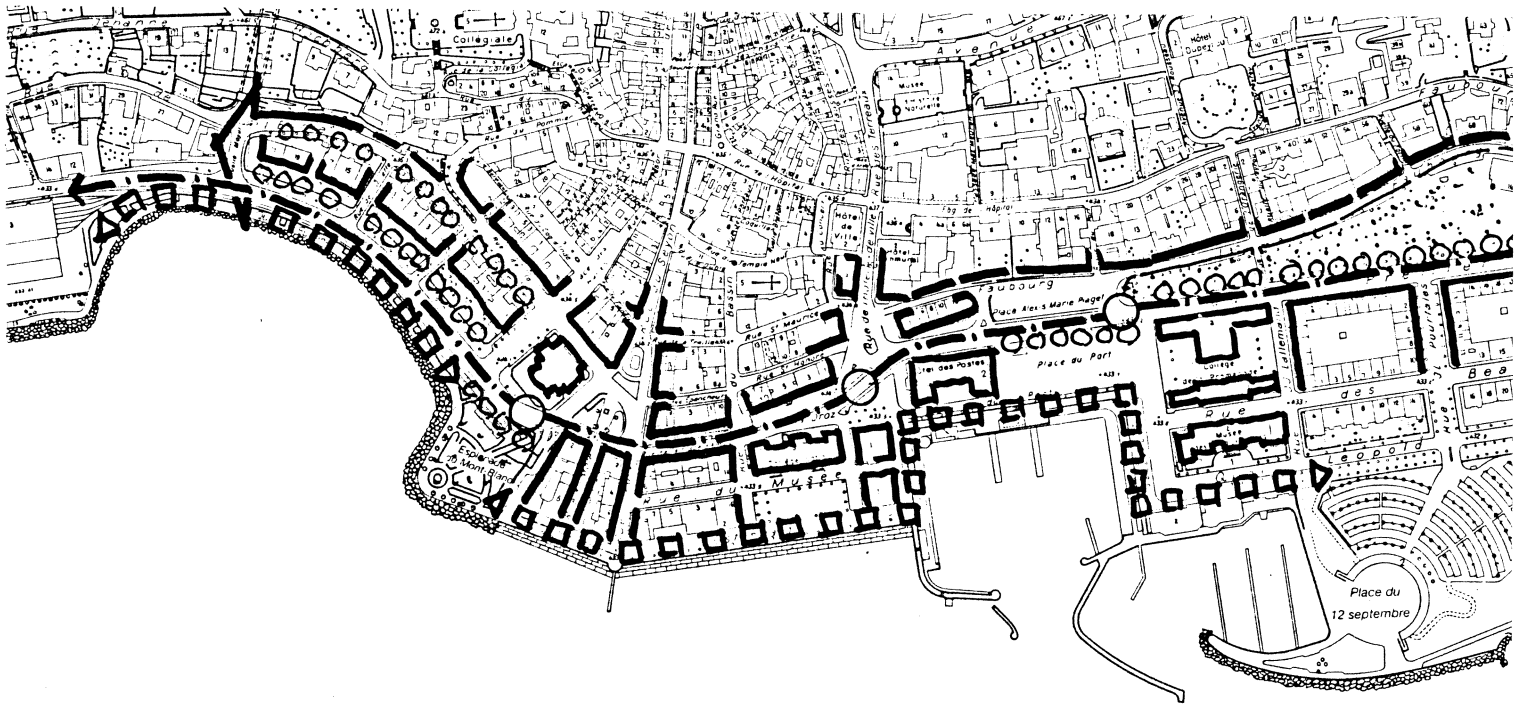
6.10 Le couloir les Parcs / la Coudre
Une rue qui doit s'organiser, s'affirmer...

Tous les problèmes des transports se superposent dans ce couloir, or la voirie n'est pas extensible. Des solutions souples et empreintes de mixité s'imposent.

Aujourd'hui, *les atouts* du couloir les Parcs / la Coudre sont les suivants :

- quatre noyaux/centres de quartier sur le même couloir (les Parcs, les Sablons, les Portes-Rouges, la Coudre),
- récemment déchargé du trafic de transit grâce à l'ouverture de la RN5,
- proximité de la gare et de deux liaisons verticales (funiculaires du Plan et de la Coudre),
- couloir longeant les plus grands quartiers d'habitation de la ville,
- secteur se développant sur un plan horizontal, confortable pour les cyclistes.





Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.11 Le couloir quai Philippe Godet/Nid-du-Crô
Le tissu urbain doit reprendre ses droits...

Les thèmes qui doivent être développés pour l'aménagement de ce couloir, sont les suivants :

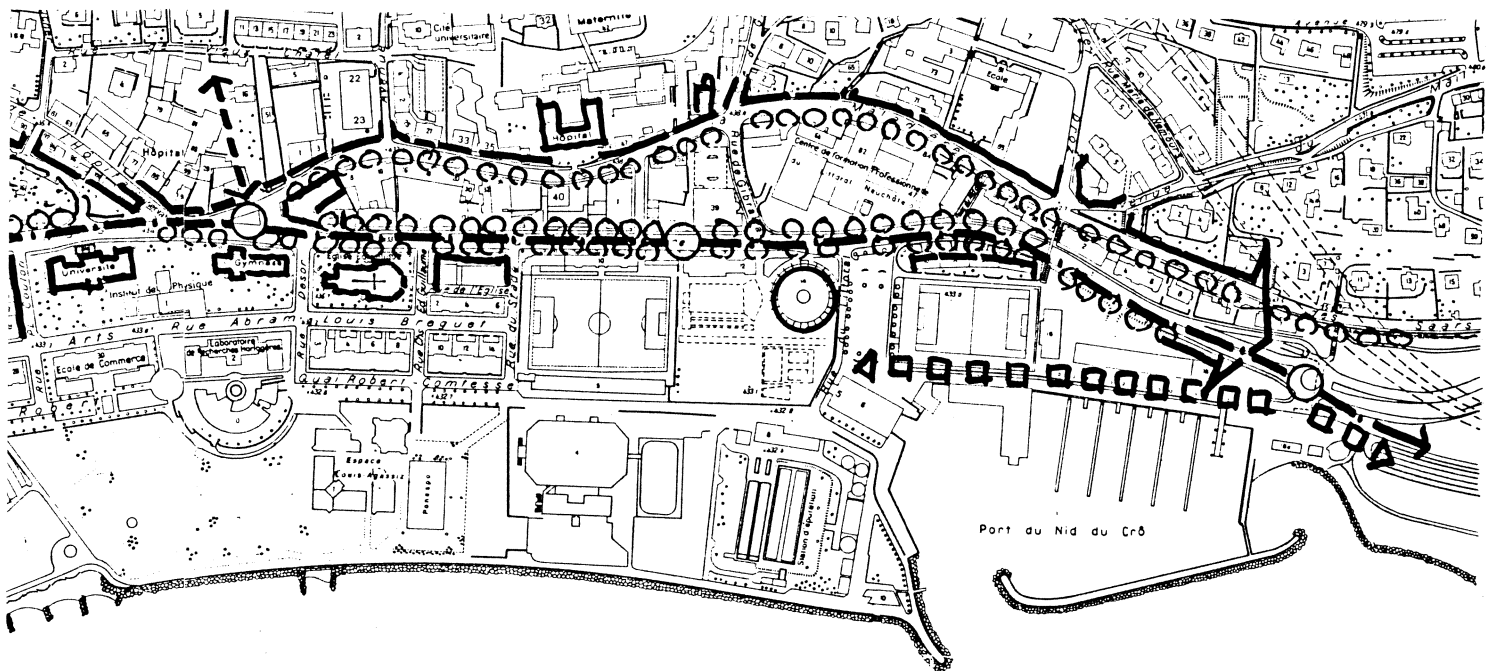
- prolonger le Littorail vers l'est,
- réaménager la place Numa-Droz,
- garantir la mixité d'utilisation sur la place du Port,
- multiplier et faciliter les traversées pour piétons vers le lac.

Références : objectifs 3.3 / 5.4

Situé au bord du lac et traversant le centre-ville ce couloir de déplacement, déchargé de la circulation de transit, doit renouer avec les quartiers qu'il traverse.

Aujourd'hui, *les atouts* du couloir du quai Philippe Godet/Nid-du-Crô sont les suivants:

- ouverture de la RN5 déchargeant ce couloir de la circulation de transit,
- chaussée de largeur confortable,
- couloir bordé de quartiers très animés (centre-ville, université, centre sportif, ports, etc.),
- proximité du lac.



Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.12 La forêt et sa lisière

Les quartiers du nord de la ville bénéficient d'un contact privilégié avec la forêt et sa lisière. Ces vastes espaces offrent de nombreux lieux de détente aux habitants de Neuchâtel.

Le contact avec la forêt sera favorisé. Ce patrimoine de verdure, à la haute valeur écologique, doit être accessible tout en étant respecté.

L'accès automobile et VTT à ce vaste espace sera mesuré. Les lieux de passages pour piétons entre le tissu urbain et la forêt seront mieux aménagés.

Les qualités esthétiques et spatiales de la forêt et sa lisière seront mises en valeur et le contact avec le tissu urbain sera bien étudié.

Un concept d'ensemble, sur toute la longueur de la lisière de la forêt s'impose entre les communes de Peseux et d'Hauterive.

cf plan directeur cantonal, carte du réseau cantonal d'itinéraires pour le vélo de montagne. Service de l'aménagement du territoire, 1993.

Références : objectifs 3.1 / 3.3

Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.13 Le lac et ses rives

La rive de Neuchâtel est fragmentée en divers secteurs. Mal reliés entre eux, ils donnent une image peu harmonieuse du bord du lac.

Le littoral n'est pas seulement une bande de terrain au sud de la ville, mais un lieu privilégié de sports et loisirs vers lequel le réseau des rues, des ruelles, d'escaliers et des passages doivent mener le promeneur.

La rive sera pensée globalement, sur toute sa longueur jusque dans les communes voisines. L'accès à l'eau sera favorisé, afin que la ville renoue avec son lac. Les pôles de développement stratégiques de Monruz et de Serrières seront intégrés au concept des rives.

Références : objectifs 3.2 / 3.3 / 3.9 / 5.11

Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.14 Cicatrices dans le paysage urbain

Les échangeurs autoroutiers de la ville sont des éléments perturbant le tissu urbain. Ces échangeurs ne sont pas à l'échelle des quartiers qui les bordent.

Ces ouvrages d'art pourraient se doubler d'une autre signification que celle d'échangeurs autoroutiers et de cicatrices paysagères. Les investir d'activités complémentaires, utiliser à d'autres fins leurs espaces résiduels permettraient de mieux les intégrer au tissu urbain de la ville.

L'intégration des échangeurs autoroutiers est un problème propre à beaucoup de villes. Il est indispensable d'innover. Lancer une étude de faisabilité permettrait de trouver des solutions pour résoudre ces problèmes nouveaux et d'actualité.

Références : objectifs 3.8, 4.5

Neuchâtel, une gestion urbanistique d'avenir
Instaurer une gestion prospective dans une
vision d'ensemble cohérente

6

6.15 Coordination avec les communes voisines

On ne peut plus penser la ville comme un site isolé et sans attaches.

Les axes routiers, les transports en commun, les cheminements piétonniers et le développement du tissu urbain exigent une concertation entre les différentes communes impliquées.

La ville doit se continuer de façon judicieuse vers les quartiers et les communes voisines. Peseux voit son tissu urbain intimement lié à celui des Draizes. Auvernier et Saint-Blaise continuent, en ouest et en est, la rive neuchâteloise, la Coudre se prolonge vers Hauterive.

Seule une excellente coordination du développement de la ville de Neuchâtel et des communes voisines permettra un urbanisme cohérent sur la région.