

MASTER
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

ATELIER
**CREATING SPACES FOR
TRANSDISCIPLINARY LEARNING**

**DIAGNOSTIC - DURABILITÉ -
TRANSDISCIPLINARITÉ**

Canton de Neuchâtel

Travaux d'étudiants

sous la direction de Marcellin Barthassat, Roderick
Lawrence et Pierre-Alain Rumley

sous la coordination de Jörg Balsiger et Valérie Sauter

janvier 2015



Édition

- Institut de la Gouvernance de l'Environnement et du Développement du Territoire
- Faculté des Sciences de la Société
- Université de Genève, janvier 2017.

Impression

- ReproMail, Genève

Conception et graphisme

- Sandrine Billeau Beuze, Université de Genève

Tirage

- 80 exemplaires

Responsables

Enseignants responsables **Marcellin Barthassat, hepia | Roderick Lawrence, Université de Genève | Pierre-Alain Rumley, Université de Neuchâtel**

Coordonnateurs Jörg Balsiger, Université de Genève | Valérie Sauter, Université de Neuchâtel

Intervenants Hy Dao, Bernard Debarbieux, Vanessa Rousseaux, Université de Genève | Luc Tripet, Université de Neuchâtel | Laurent Daune, Michael Tranchellini, Natacha Guillaumont, Eric Amos, hepia

Directeur du MDT Laurent Matthey, Université de Genève

Soutien innovation pédagogique Philippe Haeberli, Pôle formation et développement, Université de Genève

Contact

info-mdt@unige.ch

Soutien financier

Académie Suisse des Sciences

Images de couverture

• Projet *Requalification du quartier de Serrières*

• 4ème de couverture: projet *Voie verte au Val-de-Ruz. Le Seyon comme élément identitaire fort*

• *Avec nos remerciements au programme Sustainable Development at Universities, géré par td-net - Network for Transdisciplinary Research.*



**UNIVERSITÉ
DE GENÈVE**

h e p i a

Haute école du paysage, d'ingénierie
et d'architecture de Genève

unine
UNIVERSITÉ DE
NEUCHÂTEL

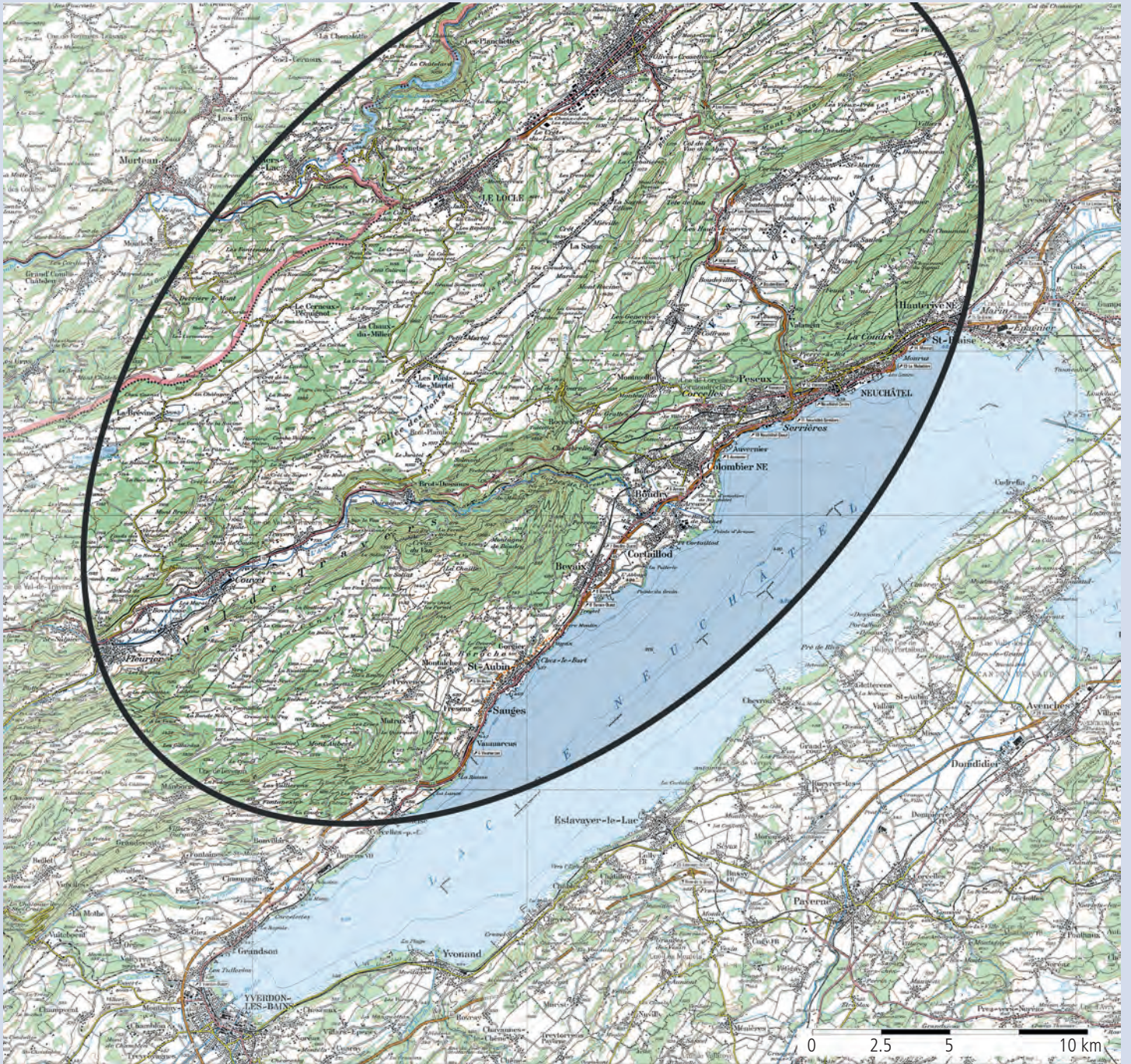
avec la participation de



akademien der wissenschaften schweiz
académies suisses des sciences
accademie svizzera delle scienze
academias svizras da las ciencias
swiss academies of arts and sciences

Table des matières

- PRÉFACES** p.5
Marcellin Barthassat et Valérie Sauter
Laurent Matthey
- RESTRUCTURATION DE LA COURONNE NORD DU VAL-DE-RUZ** p.11
Etienne Bard, Tommaso Piazza, Simon Sossauer
- LA BRÉVINE. L'HABITAT DISPERSÉ DANS SA STRUCTURE PAYSAGÈRE** p.19
Priscilla Allenbach, Florence Fasler, Anne-Laure Lepage
- REQUALIFICATION DU QUARTIER DE SERRIÈRES** p.27
Andrea Salas, Anne Veuthey, Pauline Salamin
- PROJET DE VITICULTURE URBAINE À NEUCHÂTEL** p.35
Quentin Coldefy, Jérôme Fallot, Morgane Rothacker
- REQUALIFICATION URBAINE. Z. I. DES ÉPLATURES / LA CHAUX-DE-FONDS** p.43
Ahmed Ben Abdallah, Anne-Sophie Delamadeleine, Gaël Constantin
- LES RIVES DE NEUCHÂTEL** p.51
Thibaut Drexler, Odile Magnenat, Sabilje Saidi
- SERRIÈRES, UNE AUTRE MOBILITÉ** p.59
Thomas Aligisakis, Julien Haenni, Bastien Rothlisberger
- VOIE VERTE AU VAL-DE-RUZ. LE SEYON COMME ÉLÉMENT IDENTITAIRE FORT** p.67
Charlotte Berthoud, Alix Dettwiler, Romain Leonelli, Noélie Merle





cité jamaïcaine

Ville = ± 500 m.

cité + forêt

lac

429.10 m.

CONNAÎTRE, COMPRENDRE ET S'INITIER

Comme un laboratoire, la vie d'atelier de projet est un lieu d'hypothèses et d'expérimentation. A la fois gestion de groupe, organisation du travail, analyses, pistes et solutions à inventer. Cette manière de « projeter pour comprendre », est se mettre en état de recherche, en discutant les hypothèses, en partageant quelques convictions sur le devenir des villes et des territoires¹. Notre condition humaine est une forme de « grande fabrique » de l'habitat, des modes de travail et de déplacement, des échanges, et des multiples activités et usages. La thématique de l'espace contribue à mieux comprendre qui nous sommes.

Le travail d'atelier se confronte à des situations rurales et urbaines déficitaires ou en déséquilibre, il effectue un choix de régions et de sites à chaque nouveau semestre. Les étudiants opèrent ainsi une première analyse des territoires anthropisés, tout en observant les qualités paysagères ou urbaines des sites investis. Cette confrontation à la réalité ouvre alors une série de thèmes qui vont nourrir le groupe-classe, tout en offrant à chacun-e de nombreux apprentissages, tels le relevé (état des lieux), l'interprétation (analyse), le diagnostic (problématique), l'hypothèse (projet), la représentation (dessin et layout), la communication (explicitation) et le débat (forum). Beaucoup à la fois, certes, mais l'organisation de l'atelier permet des rythmes et des articulations entre ces différents aspects de la pratique de projet. Le travail a été structuré en trois temps.

Lecture et perception

Entre les rives du lac et les hauts du Jura, la région neuchâteloise est formée de plis et de replis. De l'étendue lacustre située à 460 mètres, des rives et des coteaux, on passe aux différentes altitudes par une succession de crêtes et de vallons. Ceci caractérise chaque petits mondes que sont : le Val de Travers, la Chaux-de-Fonds, La Brévine, le Val de Ruz, les hauts du Suchet, du Chasseron jusqu'au Chasseral atteignant

les 1600 mètres. Ce seront là les premiers contacts, les premières impressions et discussions, soutenus par des visites *in situ* comme préalable indispensable à la compréhension des sites. Toute l'histoire des lieux y est présente, par différents signes, différentes matières, une multiplication d'usages, de formes et d'espaces perceptibles d'abord à l'échelle humaine. Lors de cette première immersion, chaque étudiant-e va commencer à s'approprier et transcrire ce qu'il voit, entend, ressent au travers de dessins et de notes.

Recherche et analyse

Ici l'assertion « le site comme préalable au projet » est une façon de considérer le contexte comme un donné, le point de départ d'une recherche d'équilibre entre ce qui existe et ce qu'un programme de modifications ou transformations implique vis-à-vis d'un lieu ou d'un espace. Car si la page n'est jamais tout à fait blanche, la ré-écriture d'une hypothèse nécessite une documentation précise, permettant ainsi une sorte de préambule au projet. Les travaux présentés durant l'atelier vont permettre de rassembler les connaissances du terrain et les planifications en cours. Il faudra parfois des discussions intenses entre étudiant-es et enseignant-e-s pour parvenir à clarifier ce rapport entre analyse et projet. Le projet questionne l'analyse et inversement il est censé dynamiser les réponses, elles-mêmes objets de débat, puis de décision.

Elaboration projectuelle

Le troisième temps réside dans le processus de construction d'un projet. La mise en forme des espaces traités, la spatialisation qui s'esquisse et se dessine à travers différentes échelles, vont permettre de représenter, de discuter les hypothèses et les solutions envisagées. Cette première communication anime la mise en commun des explorations et propositions des étudiant-es à l'échelle urbaine ou territoriale.

Par groupe de trois étudiant-es, le choix des sites ouvre des champs thématiques riches et variés. Thibault Drexler, Odile Magnenat et Sabijle Saidis valorisent les rives de Neuchâtel dans une continuité d'aménagements possibles, entre parcs,

1. André Corboz, Le Territoire comme palimpseste et autres essais, Paris, Les Éditions de l'Imprimeur, 2001

Croquis et photographie: Marcellin Barthassat, 2014



jardins, bâtis et modes de déplacement doux tel un « droit de marchepied ». Le quartier de Serrières, est investi par Andrea Carolina Salas Nogueras, Pauline Salamin et Anne Veuthey qui proposent une requalification d'un site industriel dense, leur proposition restituée à la rivière ses espaces adjacents, transformés en espaces publics. Le Val de Ruz a été investi par Etienne Bard, Tommaso Piazza et Simon Sossauer, qui se sont confrontés aux impacts de la croissance et du développement ; en traitant l'organisation morphologique et typologique de la densité, ainsi que des espaces naturels et agricoles entre Villier, Dombresson, Saint-Martin, Cernier et Fontainemelon. Dans le même vallon, la revitalisation d'une rivière et la création d'une voie verte ont mobilisé Charlotte Berthoud, Alix Dettwiler, Romain Leonelli et Noélie Merle autour du Seyon et de ses affluents. Dans cette ville de Neuchâtel, qui monte et qui descend, Quentin Coldefy, Jérôme Fallot et Morgane Rothacker ont imaginé une viticulture urbaine en mettant en évidence de subtils parcours en belvédères, en traces historiques et en jardins suspendus.

C'est dans la périphérie ouest de la Chaux-de-Fonds que Ahmed Ben Abdallah, Gaël Constantin et Anne-Sophie Delamadeleine ont proposé une redéfinition des limites urbaines et une densification autour de l'axe central Léopold-Robert en direction du Locle. Comment revitaliser une économie de montagne, tout en proposant un plan de protection du

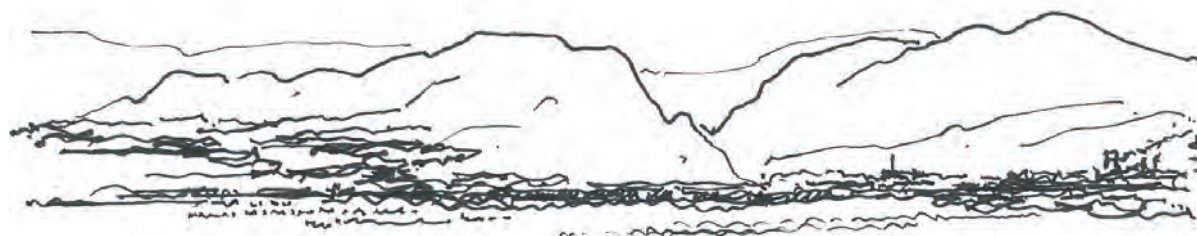
paysage ? Anne-Laure Lepage, Priscilla Allenbach et Florence Fasler ont re-dessiné l'étendue paysagère de la Brévine par un nouveau plan régional, avec une hypothèse d'agro-tourisme pour chacune des fermes inventoriées, ceci dans une nouvelle dynamique de chalandise régionale. L'hypothèse d'une mobilité durable entre Serrières et Neuchâtel, par Thomas Aligisakis, Julien Haenni et Bastien Rothlisberger, s'est déployée autour de la voie d'un tram avec des connections de mobilité douce pour relier les différents quartiers souvent coupés par des infrastructures routières.

La mise en commun des divers sites de projets, les multiples approches, les thématiques et dynamiques variées, nourrissent et forgent une « vie d'atelier » tout au long des trois temps. Celles-ci sont formatrices de perceptions, de représentations, d'hypothèses et de sens critique vis-à-vis de notre environnement, fortement impacté par les phénomènes de développement et de métropolisation. A notre sens, développer une culture de projet n'est-ce pas une manière d'imaginer et espérer la création de nouveaux équilibres face aux inégalités sociales et spatiales ?

Marcellin Barthassat, architecte et urbaniste
enseignant responsable de l'atelier

Valérie Sauter, géographe
enseignante-assistante

Genève, 2016



Rivers neuchâtelonje
29
09
14

LE MASTER EN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL : UNE NOUVELLE FABRIQUE DES PROFESSIONNELS DU TERRITOIRE

Lancé en septembre 2014, en partenariat avec la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève et l'Université de Neuchâtel, le master en développement territorial de l'Université de Genève offre une formation poussée dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de l'architecture du paysage. Privilégiant un rapport étroit avec la pratique (notamment au travers de stages et d'interventions de professionnels en activité), il permet aux étudiant-e-s de développer des compétences de premier plan tant du point de vue de l'établissement de diagnostics territoriaux que de la conception, de la projection, de la planification territoriale ou de la coordination de la fabrique urbaine. Le master en développement territorial offre également aux étudiant-e-s la possibilité d'acquérir une bonne maîtrise des outils techniques, juridiques et pratiques mobilisés au quotidien par les professionnels en activité. La dimension critique de l'activité n'est par ailleurs pas négligée ; si les étudiant-e-s sont appelé-e-s à maîtriser nombre de techniques et d'outils, ils/elles doivent aussi être capables de développer une approche réflexive du territoire, leur permettant de mieux anticiper les problèmes contemporains et futurs, pour proposer des solutions innovantes.

Le master se décline en 3 modules de spécialisation (Aménagement du territoire et urbanisme ; Architecture du paysage ; Développement territorial des Suds) pour lesquels les étudiant-e-s se déterminent au terme d'un premier semestre de tronc commun, articulé autour de l'acquisition de connaissances solides en matière de design et conduite de projet, méthodologie de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, droit de l'aménagement ou du développement territorial, d'histoire et théories de l'urbanisme...

Tout au long de la formation, un souci particulier est porté au travail interdisciplinaire qui permet aux étudiant-e-s, qui ont choisi de se spécialiser dans un domaine de la production territoriale, de rester familier des arts de faire des autres spécialités.

C'est sans doute ce double souci d'une formation professionnalisante et interdisciplinaire qui a conduit à donner une grande importance à une forme d'enseignement privilégiant

le travail en atelier. Celui-ci permet en effet aux étudiant-e-s d'expérimenter différents moments de la réalisation d'un projet d'aménagement (que celui-ci soit de territoire, de paysage ou urbain), telles la découverte d'un site, la production d'un diagnostic, l'analyse d'un programme, l'esquisse de pistes projectuelles qui doivent tout à la fois être inscrites dans leur devenir opérationnel et tenir compte des opportunités foncières.

Le travail d'atelier apparaît également comme un excellent mode de mobilisation des méthodes et outils propres aux métiers du territoire (diagnostic, projet, dessin, représentation cartographique, maquette, outils informatiques, logiciels de simulation, etc.). Ce d'autant que les ateliers du master en développement territorial sont non seulement encadrés par des enseignants et chercheurs des institutions partenaires, mais aussi des professionnels issus de bureaux privés et d'administrations publiques.

Mais l'objectif est aussi celui d'offrir aux personnes en formation une expérience dans différents contextes communaux et cantonaux. Les premières volées du master en développement territorial auront eu l'occasion de travailler à l'élaboration de projets dans les cantons de Neuchâtel et de Fribourg, ainsi que du périmètre transfrontalier de l'espace Mont-Blanc (atelier de projet de territoire, au semestre 1 de la formation — dont est issu cette brochure), les cantons de Genève et Fribourg (atelier de projet de paysage au semestre 2 de la formation), le canton de Vaud (atelier de projet urbain au semestre 3 de la formation), mais aussi en Amérique du Sud et du Nord (ateliers internationaux d'urbanisme). Gageons que cette expérience de la diversité de situations d'aménagement en Suisse et dans le Monde sera précieuse au moment de gagner le marché du travail.

Laurent Matthey
Professeur
Université de Genève

Genève, 2017

11

**RESTRUCTURATION DE LA
COURONNE NORD DU VAL-DE-RUZ**

Etienne Bard

Tommaso Piazza

Simon Sossauer

Notre projet concerne la région neuchâtoise et plus précisément la commune de Val-de-Ruz, située entre les villes de Neuchâtel et de la Chaux-de-Fonds. Suite à la fusion de 15 anciens villages, cette jeune commune compte actuellement environ 16'200 habitants. Sa localisation stratégique par rapport aux pôles urbains du Canton la rend attractive comme lieu de résidence pour des pendulaires profitant d'infrastructures de transport bien développées: une gare très bien desservie et une jonction autoroutière assurent une bonne accessibilité. Cette attractivité se confirme si l'on jette un regard sur les projections démographiques. Il apparaît, en effet, que la population de la commune augmentera de manière significative dans les prochaines années. Ces estimations prévoient une hausse de 4000 habitats, à savoir environ une hausse de 25% de la population résidente.

C'est à partir de ce chiffre de 4000 habitants attendus sur les dix prochaines années que s'articule notre projet dans cette zone périurbaine. Constatant une abondance de terrains disponibles situés en zone à bâtir (Géoportail SITN), et un début d'étalement urbain par le modèle -actuellement très demandé- de la villa individuelle, la question du type d'urbanisation souhaitable pour pérenniser l'avenir de la commune du Val-de-Ruz se pose de façon évidente. Les objectifs du projet sont de prévenir un mitage du territoire afin de garder le caractère rural de la commune. Or, en accord avec les buts et principes du Plan directeur cantonal il s'agira de « *maîtriser l'urbanisation et garantir un développement de qualité au bon endroit* » dans le Val-de-Ruz (PDC, adopté en juin 2011, p. 28).

Concrètement notre projet débute par l'idée d'une densification du milieu bâti existant. Le choix de notre périmètre, c'est alors tourné sur la conurbation qui prend naissance sur le flanc nord de la vallée, puisque elle représente le plus important tissu urbanisé continu de la commune. Cette conurbation inclut les quatre quartiers suivants (an-

ciennement communes respectives): Les Hauts-Geneveys, Fontainemelon, Cernier et Chézard-Saint-Martin. Ce choix d'emplacement dans lequel poursuivre la densification se légitime également par le fait qu'une gare est déjà en place (avec une cadence à la demi-heure sur Neuchâtel et sur la Chaux-de-Fonds), et un ensemble de polarités sont également présentes. En effet dans cette couronne urbaine on y trouve des écoles, des industries, des commerces, des services et des zones de loisirs. L'idée du projet est alors de créer une unité densément bâtie dans ce périmètre pour pouvoir loger l'essentiel des habitants attendus sans avoir à déclasser des parcelles agricoles qui ne soient, le cas échéant, compensées comme l'exige la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire. Après réflexion, nous avons prévu de répartir 250¹ de ces 4000 habitants attendus dans le quartier des Geneveys-sur-Coffrane situé légèrement en aval car, en effet, la présence d'une gare rend ce quartier intéressant en termes de croissance démographique et de report modal.

Le choix d'une telle densification nous permet d'atteindre deux avantages importants en termes de développement urbain. Elle permet de poursuivre un développement urbain compact et de qualité dans des zones propices qui, de plus, sont bien desservies par les transports publics (report modal). Deuxièmement elle permet également d'aller dans le sens d'une préservation de l'identité paysagère de la commune en évitant le mitage du territoire sur le modèle de la maison individuelle, qui menacerait le caractère rural et le patrimoine paysager du Val-de-Ruz.

Notre stratégie commence par une densification du tissu bâti existant situé en zone à bâtir. Pour cela les opérations envisagées sont de différents types: densification des différentes zones communales présentes, surélévation d'immeubles, réaffectation et transformation de certains bâtiments (notamment

certaines anciennes fermes) afin d'en optimiser la rentabilité et l'usage. Le projet prône, dans un premier temps, la densification des zones de villa et, seulement dans un deuxième temps la densification des autres zones. Nous sommes fortement persuadés, en effet, qu'avant de se lancer dans la construction des immeubles il faut absolument densifier les quartiers à faible densité.

En répertoriant les terrains de notre périmètre par type de zone communale, nous avons prévu une sorte de bâtiment-type propre à chacune d'entre elles (ZHFD, ZHMD, ZHHD, ZM, ZAL)². Pour la question du dimensionnement, on propose un modèle de calcul basé sur deux données de base : le nombre moyen d'habitants par ménage dans les quatre villages en question (2,3) et la surface moyenne habitable par personne dans le Canton de Neuchâtel (à savoir 44m²).

Cette démarche nous permet de créer les logements nécessaires et, en même temps, d'avoir un gain en termes de densité.

Dans un tel projet de densification, la question du traitement des espaces publics se pose assez rapidement. En effet une hausse de 25% de la population conduit à devoir repenser et redimensionner les espaces publics. Cette mise en valeur des espaces publics passe essentiellement par deux mesures. Premièrement notre idée est, étant donné l'abondance de parkings constatée dans les noyaux historiques des anciens villages, de transformer certains d'entre eux en places publiques afin de valoriser les zones d'anciennes localités de chaque quartier. Deuxièmement, vu les contraintes climatiques et légales qu'imposent une utilisation précise des parkings, nous proposons une double affectation pour certains parkings. L'idée est de pouvoir garder en hiver

1. Ce chiffre se base sur des calculs faits à partir de la disponibilité des parcelles situées en zone à bâtir et à partir du règlement d'aménagement actuellement en vigueur.

2. ZHFD= Zone habitation faible densité, ZHMD= Zone habitation moyenne densité, ZHHD= Zone habitation haute densité, ZAL= Zone ancienne localité, ZM= Zone mixte

ces espaces de stationnement tout en les utilisant comme des places publiques durant l'été. Ceci va dans le sens d'un urbanisme temporaire ou éphémère qui peut s'intégrer, dans une démarche qui vise à ludifier la ville (JINU: <http://la-veille-autrement.blogspot>; Gwiazdzinski, 2008; Lavadinho 2011).

Un développement urbain de qualité doit également inclure une certaine mixité fonctionnelle, ce qui nous a amenés à aménager des surfaces commerciales (principalement destinées aux activités tertiaires) pour certains des nouveaux bâtiments suivant leurs emplacements (ZAL, ZM, et ZHHD). Cette opération permet d'éviter le risque de voir naître une ville-dortoir essentiellement habitée par des pendulaires.

Parallèlement, nous nous sommes penchés sur le volet de la mobilité. Notamment la route cantonale, qui traverse la conurbation d'est en ouest et constitue une réelle colonne vertébrale, recouvre une place importante dans le projet. Nous avons constaté qu'à l'heure actuelle cette route est essentiellement un lieu de passage et/ou de transit et qu'elle ne laisse pas suffisamment d'espace à la mobilité douce. En étudiant les gabarits de cette route tout au long de notre périmètre, nous avons proposé trois coupes dimensionnées de façon à favoriser la mobilité douce en créant une piste cyclable en site propre, jalonnée de bornes de vélos électriques, le tout accompagnés d'espaces propices aux piétons dans les zones pertinentes. Nous avons également prévu de mettre en zones 30 km/h les anciens noyaux historiques des différents quartiers, afin de les valoriser et de les sécuriser. Ces mesures, notamment l'installation des bornes à vélos électriques, recouvrent un rôle capital en vue de canaliser des personnes vers la gare par le biais de ce moyen de transport. Ceci joue donc un rôle essentiel pour favoriser l'accès de manière non motorisée à la gare ainsi que de favoriser le report modal vers le train.

Constatant certaines faiblesses du réseau de transports publics existant, notre projet prévoit aussi la création d'une boucle de transport public, afin d'obtenir un équilibre dans la desserte et un vrai parcours à l'intérieur même de la conurbation.

En dernier lieu, la prise en considération d'un volet végétal apparaît comme une évidence dans notre projet. La création des percées vertes permet de favoriser le lien entre les exploitations agricoles (situées en aval) et la forêt (située en amont). Cette trame verte peut ainsi offrir des espaces de transit pour les échanges biologiques et la petite faune, et apporter des bienfaits de la nature dans le tissu qui va être de plus en plus dense (Co-production ministérielle française, 2010 ; Val'hor et Plante-Cité, 2014). Une transition végétale composée d'une prairie mi-sèche médio-européenne, en mutualisant les surfaces destinées à la compensation écologique, est aussi prévue afin de rendre plus harmonieuse la rupture entre un bâti dense et une campagne rase. L'idée est d'arriver à une « *campagne qui pénètre la ville en lui donnant une forme et une structure* » (Atelier b&m 2008, p.13).

En conclusion, à travers notre problématique de base, la densification, la démarche de projet nous a amenés à initier une réflexion parallèle sur d'autres domaines, pour aboutir à un projet de restructuration de cette couronne nord du Val-De-Ruz. La prise en compte de tous ces paramètres insère notre projet dans une démarche interdisciplinaire susceptible d'initier un raisonnement global autour de cette conurbation qui entend se décliner sur le mode du développement durable.

Bibliographie

Atelier b&m et al. (2008). Payerne, une ville à la campagne : stratégie de développement de la ville et de valorisation du centre. [Rapport d'étude]. Carouge.

Co-production ministérielle française. (9.11.2010). Plan ville durable: Plan Restaurer et valoriser la Nature en ville. Disponible sur : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plan_nature_ville_durable2_cle114816.pdf

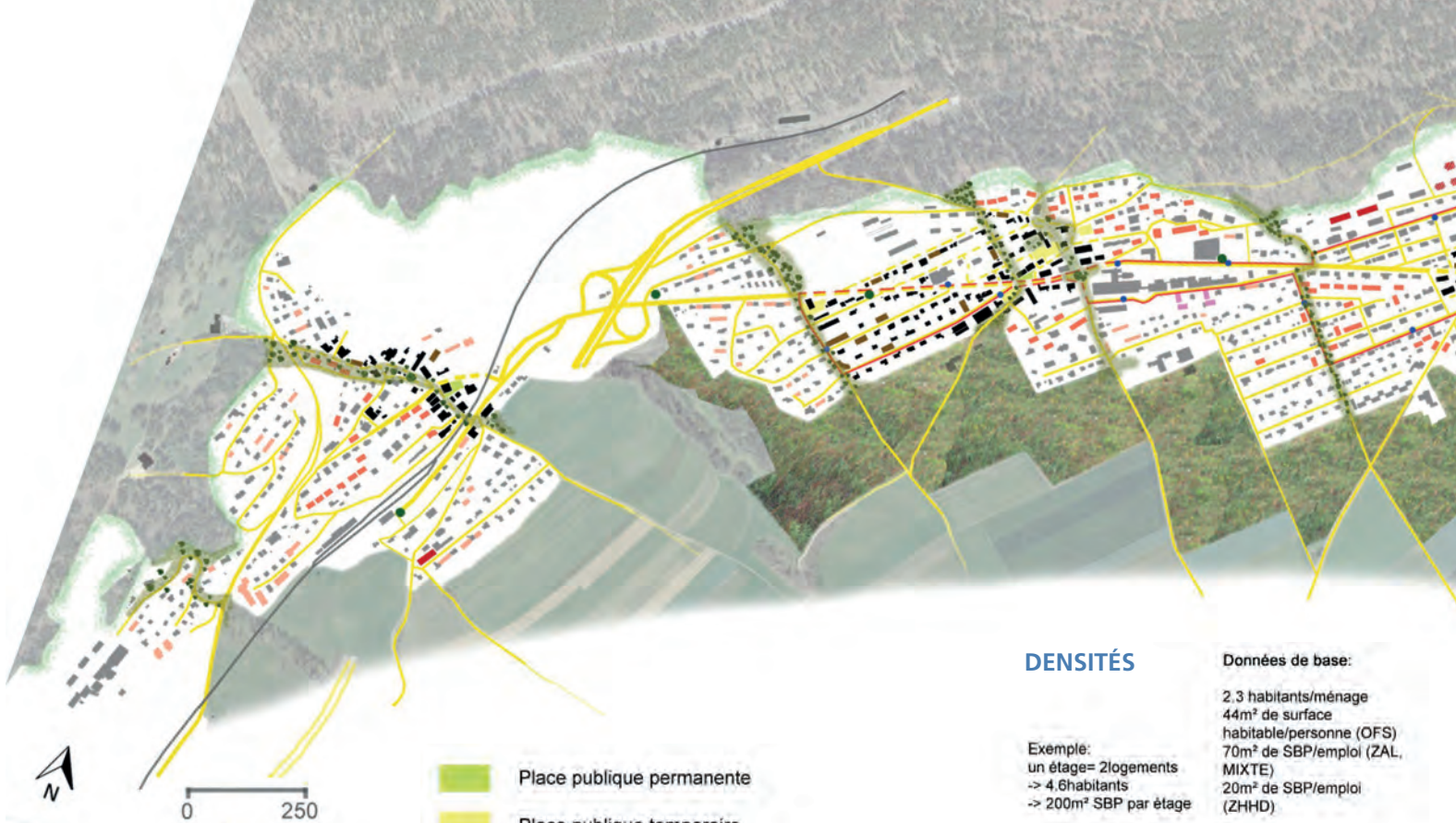
Gwiazdzinski, L. (2008). Chronotopies – L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures. Paris: HAL: Archives Ouvertes. Disponible sur : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00551120/document>

Junior conseil pour l'Innovation Numérique et Urbaine, JINU. L'éphémère régénérateur de l'espace public ? [Page de blogue]. Repéré à : <http://la-veille-autrement.blogspot.ch/2013/01/lephemere-regenerateur-de-lespace-public.html>

Lavadinho, S. (2011). Réenchanter la marche, ludifier la ville : Bonnes pratiques et actions innovantes. Les Cahiers nouveaux N°80. Lausanne. Disponible sur: http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/lavadinho_reenchanter_la_marche_ludifier_la_ville_dec20_11.pdf

République et Canton de Neuchâtel (Approuvé en juin 2011 par le Conseil d'Etat). Plan directeur cantonal NE: Projet de territoire. Canton de Neuchâtel. Disponible sur : <http://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCAT/pdc/Pages/accueil.aspx>

Val'hor-Les professionnels du végétal ; Plante&Cité-Ingénierie de la nature en Ville. (2014). Les bienfaits du végétal en ville : études des travaux scientifiques et méthode d'analyse. Angers: Plante&Cité. Disponible sur : http://www.valhor.fr/fileadmin/A-Valhor/Valhor_PDF/CiteVerte_BienfaitsVegetalVille2014.pdf



0 250

- Borne vélos électriques
- Arrêt transports publics
- Voiries
- Nouvelle ligne de bus
- Chemin de fer (CFF)
- Circulation 30km/h

- Place publique permanente
- Place publique temporaire
- Couloir vert
- Transition forêt-bâti (30m)
- Prairie mi-sèche medio européenne
- Bâti zone anciennes localités (ZAL)
- Bâti existant (hors ZAL)
- Densification bâti haute densité
- Densification bâti moyenne densité
- Densification bâti faible densité
- Densification bâti ZAL
- Projets importants en cours considérés
- Densification bâti zone mixte

DENSITÉS

Données de base:

2.3 habitants/ménage
 44m² de surface habitable/personne (OFS)
 70m² de SBP/emploi (ZAL, MIXTE)
 20m² de SBP/emploi (ZHHD)

Exemple:
 un étage= 2logements
 -> 4.6habitants
 -> 200m² SBP par étage

Densification bâti zone mixte:
 4logements+7emplois
 emprise au sol 250m²
 13 constructions
 120hab; 90emplois
 (1log:1.4emplois)

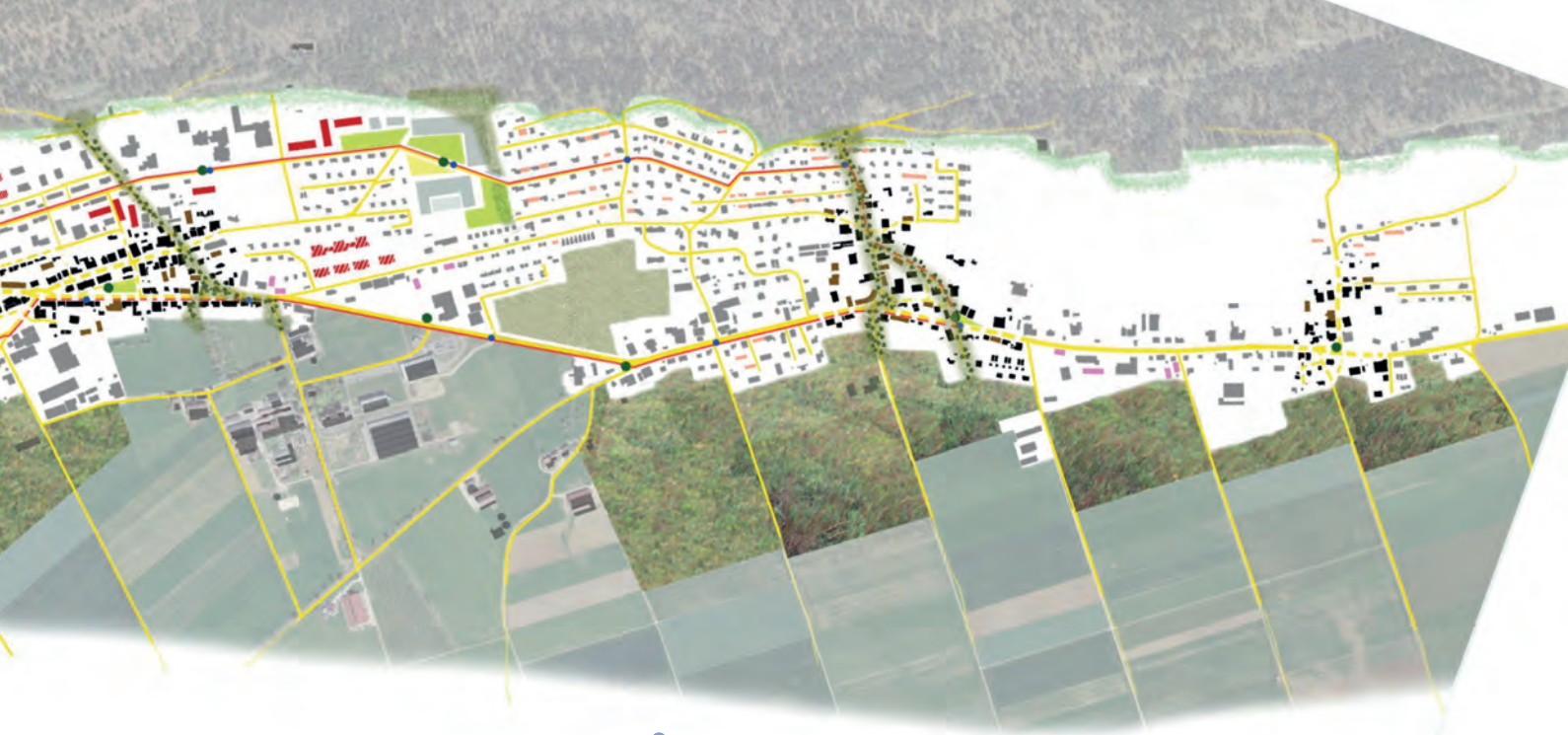


Ancienne ferme:
 6 logements
 7 bâtiments concernés
 42 logements
 95 habitants



Surélévation:
 30 bâtiments concernés
 60 logements
 140 habitants





Densification bâti faible densité:

emprise au sol 100m²
156 nouvelles villas
360 habitants
Contiguë/isolée



Densification bâti moyenne densité:

8 logements/immeuble
emprise au sol 250m²
66 constructions
1215 habitants



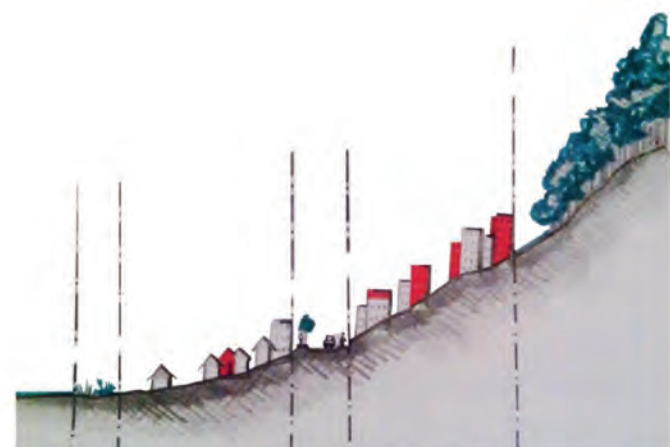
Densification bâti forte densité:

20logements+20emplois
emprise au sol 500m²
13 constructions
600hab; 260emplois
(1log:1emploi)



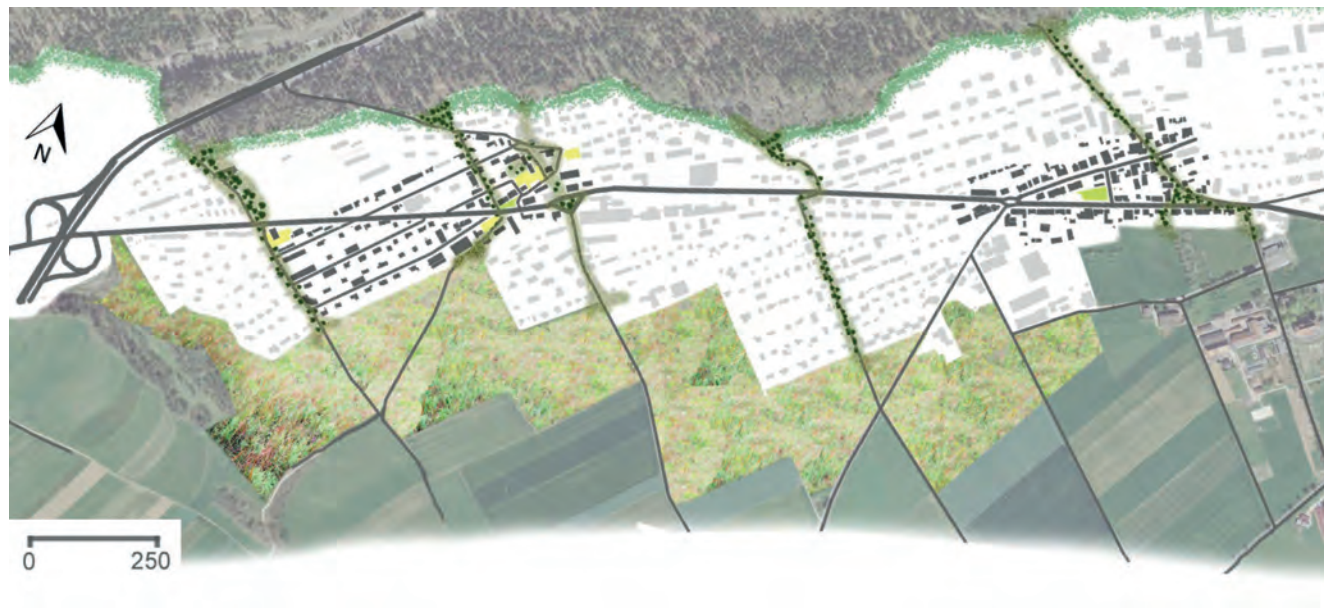
Densification bâti anciennes localités:









9 logements+ 5emplois
emprise au sol 350m²
46 constructions
952hab; 200emplois
(1log:0.5emploi)

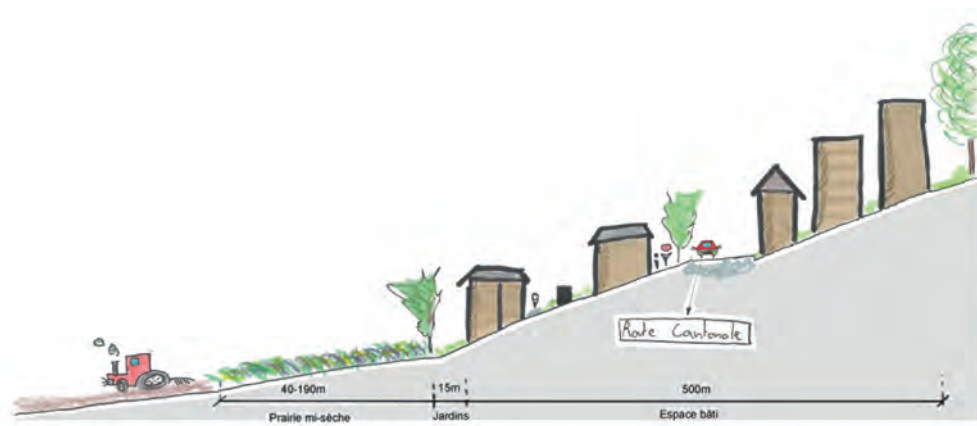


Zone agricole Prairie Zone bâti Route Cantonale Zone bâti Forêt





Coupe de principe qui illustre l'état actuel de la structure et de la morphologie urbaine (en gris) et l'état futur (en rouge). Le but est de densifier le tissu urbain tout en favorisant une morphologie urbaine qui suit la topographie.

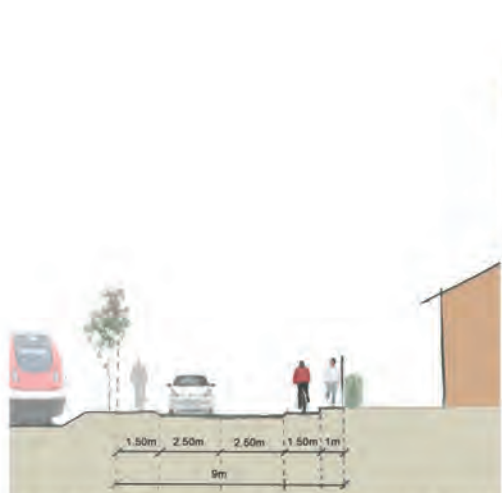
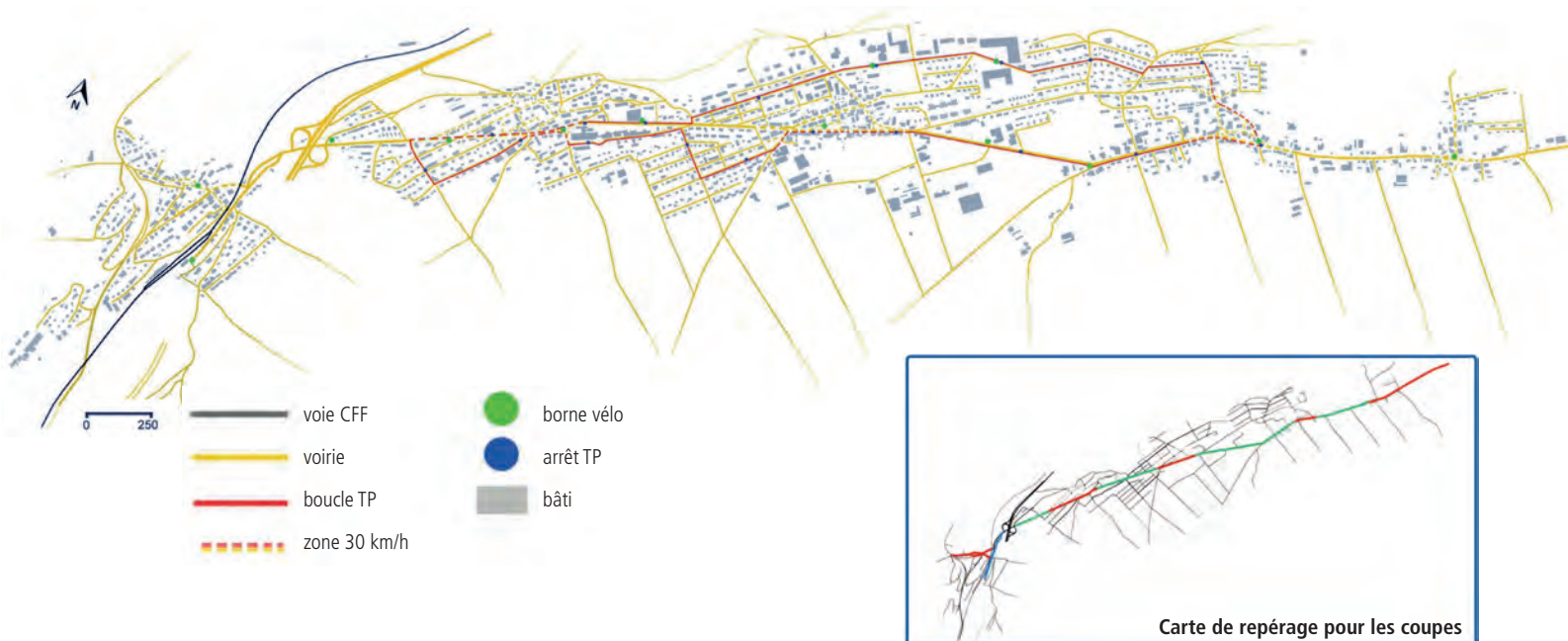


- | | | | |
|---|------------------------------|---|---------------------------|
|  | couloir vert |  | place publique temporaire |
|  | prairie mi-sèche |  | place publique permanente |
|  | transition forêt-bâti (30 m) |  | bâti |
|  | voirie |  | bâti ZAL |



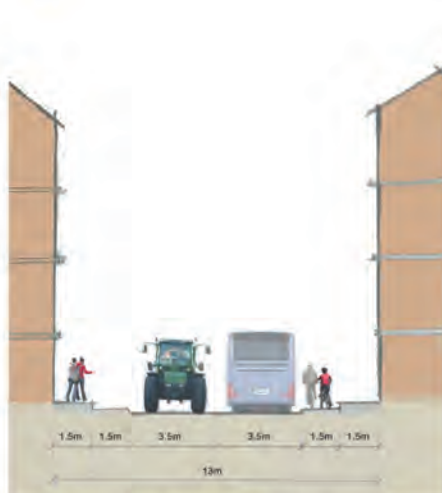
Coupe de principe qui illustre le rôle et la profondeur (entre 40 et 190 m) de la prairie mi-sèche. Cette dernière crée une zone naturelle (zone de transition) entre le milieu bâti et le domaine agricole.

-  Jardins privés
-  Route
-  Prairie mi-sèche
-  Zone agricole



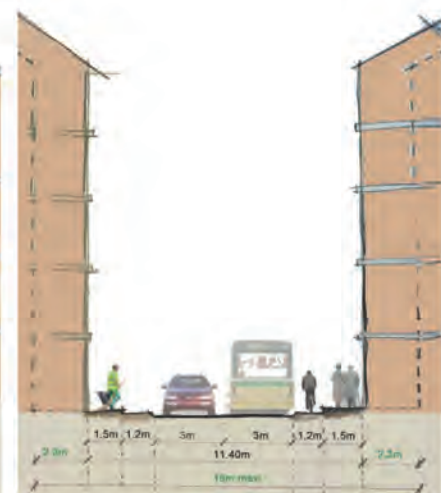
Coupe 1 :100 pour le tronçon de route qui amène à la gare (2 voies, 1 trottoirs et deux voies cyclables)

Selon le bureau de prévention des accidents (bpa, 2008) la voie cyclable propre et légèrement surélevée fait 1,5 m de largeur. La largeur de la chaussée fait uniquement 5 m. Cette largeur est faible mais elle est applicable car ce tronçon est peu utilisé (1300 voitures par jour, Géoportail SITN). De même le rapport du TCS (2002) souligne que la largeur de la chaussée pour une route de desserte (donc avec un faible trafic) peut être réduite à 4.4m.



Coupe 1:100 hors anciennes localités (2 voies, 2 trottoirs et deux voies cyclables)

Le bureau de prévention des accidents souligne l'importance d'avoir une largeur de 1.5m pour la voie cyclable et une largeur de 3m par voie de TIM (bpa, 2008). Le TCS dans le rapport de 2002 met en avant que la largeur de la chaussée dans une route de collecte de quartier à 50km/h doit être de 6.2m et, pour cette raison, nous avons une largeur de 7m.



Coupe 1:100 pour les anciennes localités (30 km/h, 2 voies, 2 trottoirs et deux voies cyclables)

Une zone à 30km/h dans une route collectrice de quartier est efficace si le transit quotidien est inférieur à 12'000 voitures (TCS, 2008). La route cantonale en question compte au maximum 8500 passages quotidiens (Géoportail SITN). Or, la largeur de la chaussée doit être d'au moins 4m (nous avons une largeur de 6m) (TCS, 2002). La voie cyclable fait une largeur de 1.2m. Cette largeur est tout de même utilisable dans la pratique (Urbanplan 2007) et, il s'agit d'une voie propre surélevée ce qui augmente la sécurité.

19

LA BRÉVINE. L'HABITAT DISPERSÉ DANS SA STRUCTURE PAYSAGÈRE

Priscilla Allenbach

Florence Fasler

Anne-Laure Lepage

La commune de La Brévine, intégrée dans l'espace rural des montagnes neuchâtoises, bénéficie d'un riche patrimoine de fermes dispersées à fonction agricole mais aussi d'une grande richesse liée aux qualités de son environnement. Le paysage, marque de fabrique de La Brévine subit actuellement des transformations liées à la déprise rurale : on constate l'avancée de la forêt, la non remise en état de certains murs de pierres sèches, un appauvrissement de la mosaïque de couleurs du parcellaire dû à l'exploitation intensive de certaines prairies et l'abandon des bâtiments d'habitation de certaines fermes. Il s'agit donc de proposer un plan de protection qui vise à une restauration, conservation et mise en valeur de ce paysage avec des qualités environnementales et architecturales indéniables. Le projet s'apparente à un PDR en ce qu'il vise des objectifs durables liés au patrimoine, au terroir, à la nature et au tourisme et que ces objectifs sont déclinés en mesures de valorisation des produits, de valorisation du paysage et de renforcement du tourisme doux tout en intégrant une composante paysage-nature.

Le diagnostic territorial se présente sous forme d'un inventaire. Le but de cet inventaire est de mettre l'habitat dispersé de La Brévine sous protection en se basant sur l'article 39 al. 2 de l'OAT. Le résultat de l'inventaire est que La Brévine reçoit tout d'abord une note de 2/3 concernant sa qualité de situation liée à son implantation dans un des plus grands poljés de Suisse avec ses 35km². Les qualités paysagères sont évaluées à 3/3 car on se trouve en présence d'un ensemble paysager avec un bâti associé à des structures parcellaires traditionnelles des hautes vallées du Jura. Le paysage forme un dégradé de couleurs suivant une trame longitudinale : le bleu foncé du lac domine suivi du jaune-brun des tourbières et enfin du vert-noir des plantations ou forêts naturelles d'épicéas. Ces couleurs sont nuancées selon la saison de l'année par un autre dégradé de couleurs suivant une trame trans-

versale et lié aux activités agricoles. Les murs de pierres sèches et les chemins agricoles perpendiculaires forment des lignes sombres délimitant des longs rectangles de couleur vert clair rythmés par des taches brunes correspondant aux toits de l'habitat dispersé. Enfin, La Brévine se voit attribuer une note de 3/3 pour ses qualités historico-architecturales : en effet, ses excellentes qualités historico-architecturales sont liées à la variété exemplaire et la bonne conservation de la substance. On compte cinquante-cinq fermes à pignon frontal datant des XVII-XVIII siècles, huit fermes à pignon latéral datant des XVII-XVIII siècles et des murets de pierres sèches sur le périmètre entier de la commune dont certains datent du XVIIIe siècle. Le périmètre est donc d'un intérêt hors du commun : il reflète une symbiose entre la structure géomorphologique, le couvert végétal et l'occupation humaine traduite par les fermes de l'habitat dispersé. On peut donc affirmer que l'habitat dispersé de la commune est un élément caractéristique du paysage des montagnes neuchâtoises, que l'aspect du paysage de La Brévine dépend du maintien des constructions, et que la conservation à long-terme ne peut être assurée qu'en permettant un changement d'affectation.

Le projet vise à proposer des pistes de diversification économique dont certaines passent par une réaffectation du bâti existant. Quatre objectifs principaux ont été précisés par onze objectifs secondaires : il s'agit tout d'abord de renforcer la biodiversité et les qualités paysagères semi-naturelles en maintenant et augmentant les murs de pierres sèches et les structures bocagères pour conserver l'ensemble paysager et permettre la préservation de la biodiversité. Ensuite, il est nécessaire de diversifier l'agriculture et les filières de commercialisation des produits. Pour cela, il s'agit de réaffecter des parcelles en diversifiant les types de cultures et l'élevage selon les normes de l'agriculture biologique. La commercialisation doit intervenir en s'inspirant des

principes de l'agriculture contractuelle. Le troisième axe concerne la sensibilisation grâce à des activités agrotouristiques et notamment l'aménagement d'un jardin d'altitude sur une parcelle de taille réduite attenante à une ferme vide. Ce jardin comportera différentes parties comme un espace réservé à la culture de plantes médicinales que l'on trouve sur le territoire de la commune accompagné de panneaux explicatifs quant aux vertus des plantes médicinales cultivées ainsi qu'une parcelle-test pour l'introduction de la culture du quinoa. Enfin le dernier objectif est lié à la dynamisation du secteur des services et sera mis en œuvre en réaffectant une ferme en salle de séminaire pouvant accueillir les employés des entreprises horlogères environnantes.

De manière plus globale, le projet de développement régional a pour but de permettre la stabilisation démographique de la commune et de la redynamiser en la faisant connaître aux habitants du canton de Neuchâtel. La redynamisation sera aussi assurée en proposant des nouveaux types d'exploitation agricole aux professionnels attirés par un modèle moins soumis à la pression des marchés, notamment la jeune génération. Notre projet s'inscrit dans le développement durable par une interaction entre environnement et société. La préservation de l'environnement est assurée par le renforcement de la biodiversité grâce à des mesures paysagères et à des méthodes de culture et d'élevage respectueuses de la faune et la flore. Le système d'agriculture de proximité s'appuie sur des principes d'économie durable dans laquelle les intermédiaires entre les producteurs et consommateurs sont réduits au maximum et où la solidarité joue un rôle important. Une qualité de vie décente est garantie aux agriculteurs grâce à la vente de l'entier de leur production. Finalement, les richesses architecturales et patrimoniales de la région sont mises en valeur auprès d'un nouveau public grâce à des structures de tourisme doux.

Bibliographie

Monographie, ouvrage collectif

Boschung Bernard (et al.), Les maisons rurales du Canton de Neuchâtel, T.34, Le Locle, Editions G d'Encre, 2010.

Callet-Molin Vincent, La Brévine, un espace dans le temps, Hauterive, Editions Gilles Attinger SA, 2004.

Eidgenössischen Departement des Innern., Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) Kanton Neuchâtel, Bern, BBL, 2013.

Marthaler Michel, Le Cervin est-il africain? Une histoire géologique entre les Alpes et notre planète, Lausanne, LEP Loisirs et pédagogie, 2005.

s.a., Nature et agriculture Bandes herbeuses, Lausanne, SRVA, 1999.

s.a., Nature et agriculture, 4. Jachères et bandes culturales extensives, Lausanne, SRVA, 2001.

s.a., Nature et agriculture 3. Herbages, Lausanne, SRVA, 2008.

Article de périodique

Verzone Craig (et a.l.), Les cahiers du développement urbain durable, De l'agriculture urbaine au Food Urbanism: état des lieux et perspectives pour la Suisse, Lausanne, Université de Lausanne, 2011.

Sites web

Animaux de rente.ch le portail d'information pour les détenteurs, www.nutztiere.ch/fr

Agridea développement de l'agriculture et de l'espace rural, www.agridea.ch

AgriGenève le portail des agriculteurs genevois, www.agrigeneve.ch

Affaire Tournerève, www.tournereve.ch

Confédération Suisse, Statistique suisse de la migration de la population résidente selon les communes en 2010, www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/01/06/blank/data/02.html

Creapharma.ch : fiches sur les plantes médicinales, Pharmedis Sàrl, www.creapharma.ch

Élevage de lamas de La Boule, Sophie Vialis, éleveuse en France, lamas-boule.com/page.php?idpage=13

Fédération romande d'agriculture de contractuelle de proximité, www.acpch.ch/websites/acp/index.php/ac-cueil

Inventaire ISOS : carte à l'échelle de La Brévine, Confédération suisse, Administration fédérale, map.geo.admin.ch

Cueillettes de Landecy, www.cueillettes.org

OFAG : Fiche expliquant les PDR (Projets de développement régional), Confédération suisse, Administration fédérale, www.blw.admin.ch/themen/00233/00314/index.html?lang=fr

OFEV : Fiche de recension des prairies sèches, Confédération suisse, Administration fédérale, www.bafu.admin.ch/schutzgebiete-inventare/07849/index.html?lang=fr

Confédération Suisse, Statistique suisse de la migration de la population résidente selon les communes en 2010, www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/01/06/blank/data/02.html

OPAN : Loi sur la protection des biens culturels, Confédération suisse, Administration cantonale, OPAN, www.ne.ch/autorites/DJSC/SCNE/organisation/Pages/opan.aspx

Projet d'agriculture contractuelle, Grand Genève, www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/cahiers-thematiques/agriculture-paysage/cahier-13-82_coeur-vert-cercle-innovation_sept2013.pdf

SITN : géo-portail, Confédération suisse, Administration cantonale, sitn.ne.ch/theme/main

Uniterre : pour une agriculture durable, www.uniterre.ch/index.php/fr/dossiers/agriculture-contractuelle

Sources filmographiques

Le bonheur était dans le pré, Thomas Wüthrich et Sonia Zoran [Film], 2011.

Solution locale pour un désordre global, Coline Serreau [Film], 2010.

Survivre, Animaux des Alpes en Hiver, Anne et Erik Lapied [Film], 2011.

Des jardins dans nos assiettes, Nicole Petitpierre [Emission de télévision], 2009.

Sources issues des services de l'aménagement du territoire

Association Ecoréseau Vallée de La Brévine, Écoréseau de La Brévine, Dossier de demande de contributions, Yverdon-les-Bains, 28 février 2014.

Confédération suisse, Notice d'information IFP n°1, L'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP), 2013.

Confédération suisse, Typologie des paysages suisses deuxième partie description des types de paysage, ARE, 2011

CSD Ingénieurs, Projet de contributions à la qualité du paysage de la vallée de La Brévine, Yverdon-les-Bains, 2014.

Meyer, Lustenberger, Lachenal, Memorandum Lex Weber, Genève, 2014.

OCDE, Direct payments for biodiversity provided by Swiss Farmers: An economic interpretation of direct democratic decision, case study: Switzerland, 2002.

Patrimoine suisse, Prix Wakker 2010 à Fläsch (GR), Zurich/ Fläsch, 2010.

Philippe Jacot, Projet qualité du paysage, Vallée de La Brévine, Catalogue de mesures, 2014.

République et canton de Genève, Fiche du plan directeur cantonal 3.04, Réseaux agro-environnementaux, 2009.

République et canton de Genève, Réseaux agro-environnementaux (RAE), Directive cantonale (1ère partie): explicatifs et procédures, 2009.

République et canton de Neuchâtel, Carte des Éco-réseaux de Neuchâtel, 2008.

République et canton de Neuchâtel, Définition des territoires à habitat traditionnellement dispersé dans le canton de Neuchâtel, Etude de base, 2009.

République et canton de Neuchâtel, Perspectives régionalisées de population 2011 – 2040 Canton de Neuchâtel, 2012.

République et canton de Neuchâtel, Comment aménager un réseau écologique ? En application de l'ordonnance sur la qualité écologique (OQE), 2003.

République et canton de Neuchâtel, Plan d'aménagement local de la commune de La Brévine, 2014.

République et canton de Neuchâtel, Recensement architectural du canton de Neuchâtel, OPAN, 2005.

République et canton de Neuchâtel, Révision du plan directeur cantonal, Étude de base sur les paysages neuchâtelois, Groupe d'étude Lasserre Montmollin Quince-rot Feddersen, 2009.

Entretiens

Claudine PARIS, Présidente de la Commune de la Brévine, 27.10.14.

Monique BRANDT, Responsable administrative, 27.10.14.

Valentin ROBERT, Responsable de l'aménagement du territoire et agriculteur sur la commune de La Brévine, 27.10.14.

Jean-Maurice GASSER, Responsable du tourisme sur la commune de La Brévine, 27.10.14.

Nicolas BEZANCON, Ingénieur agronome, secrétaire syndical à Uniterre depuis 2006, 6.11.14.

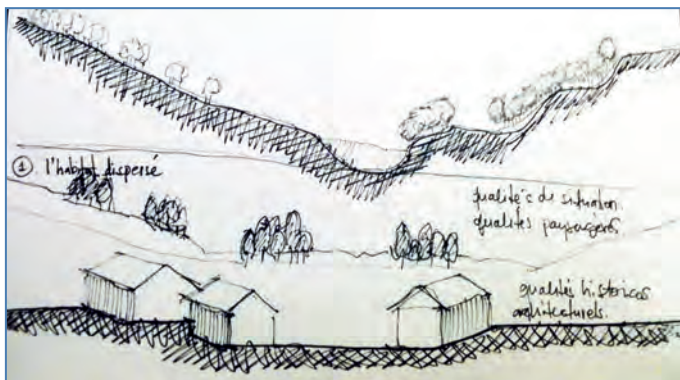
Reto CADOTSCH, Fondateur des Jardins de Cocagne, 10.11.14.

Philippe JACOT, Ingénieur agronome du canton de Neuchâtel et chargé de la promotion de la Biodiversité, 13.11.14.

Jacques-André STEUDLER, Professeur et historien à la retraite, 13.11.14.

Emmanuel ANSALDI, Agronome travaillant à la Direction générale de l'agriculture, 14.11.14.

INVENTAIRE: UN PATRIMOINE D'UNE GRANDE QUALITÉ



Croquis Andrea Salas

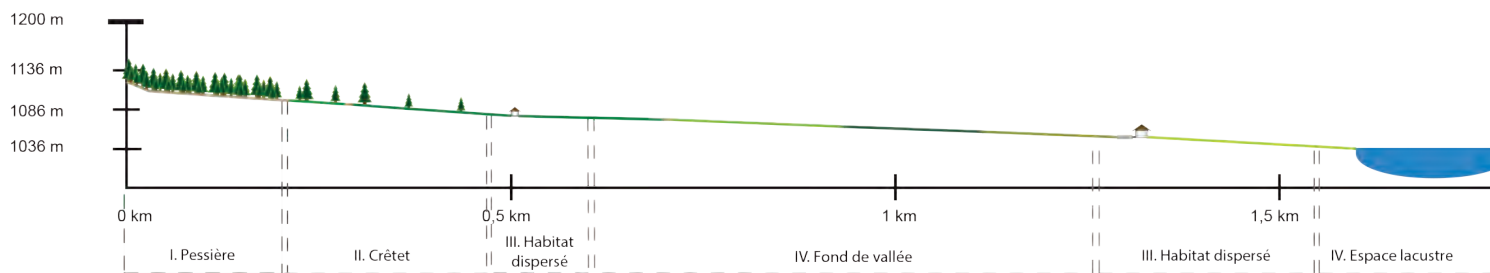


Habitat dispersé

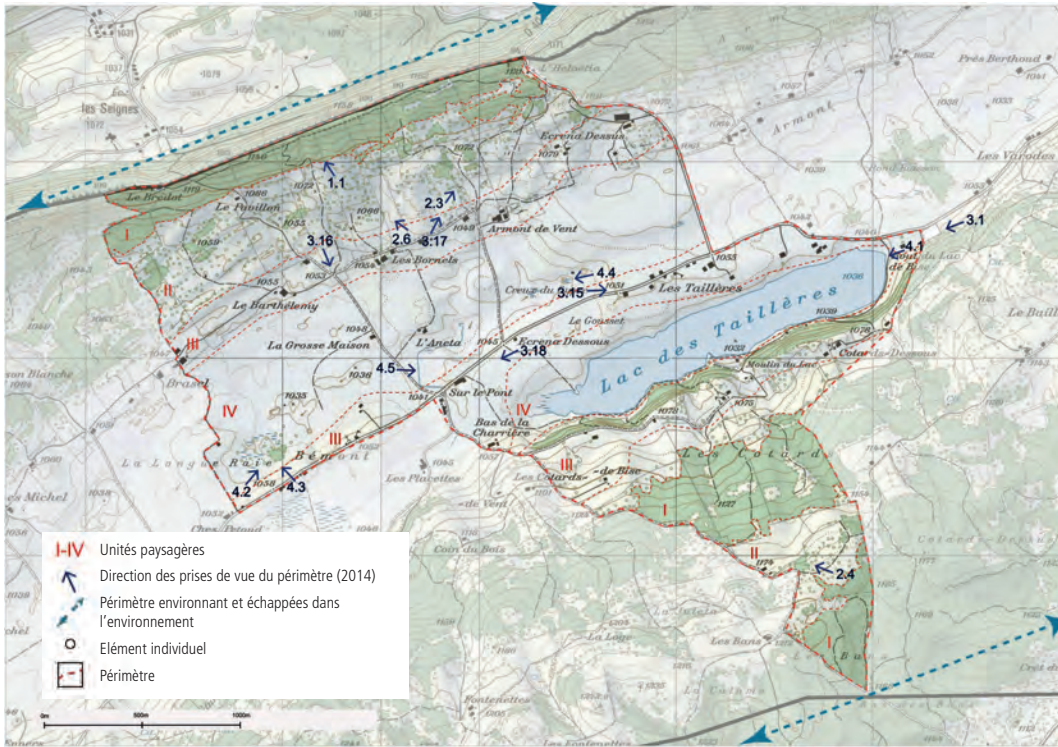
- qualités de situation
- qualités paysagères
- qualités historico-architecturales



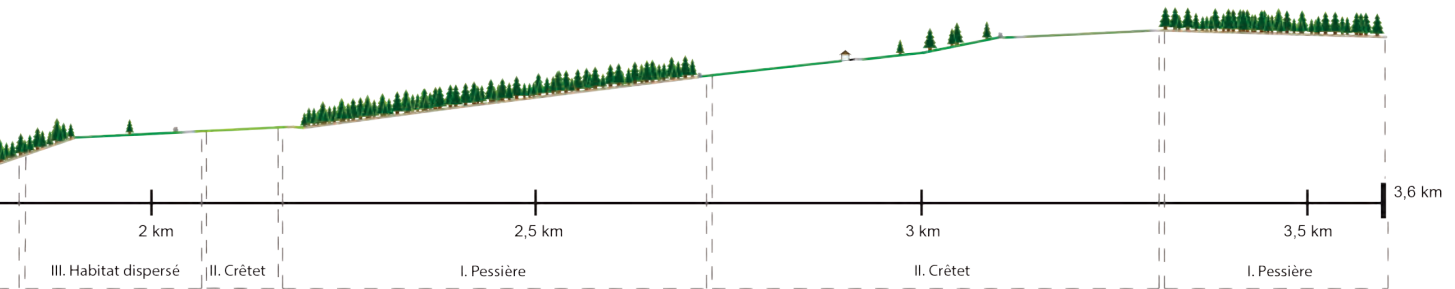
Murs en pierres sèches et structures bocagères



Coupe de l'habitat dispersé intégré dans son paysage



Relevé du bâti traditionnellement dispersé sur le périmètre défini de La Brevine

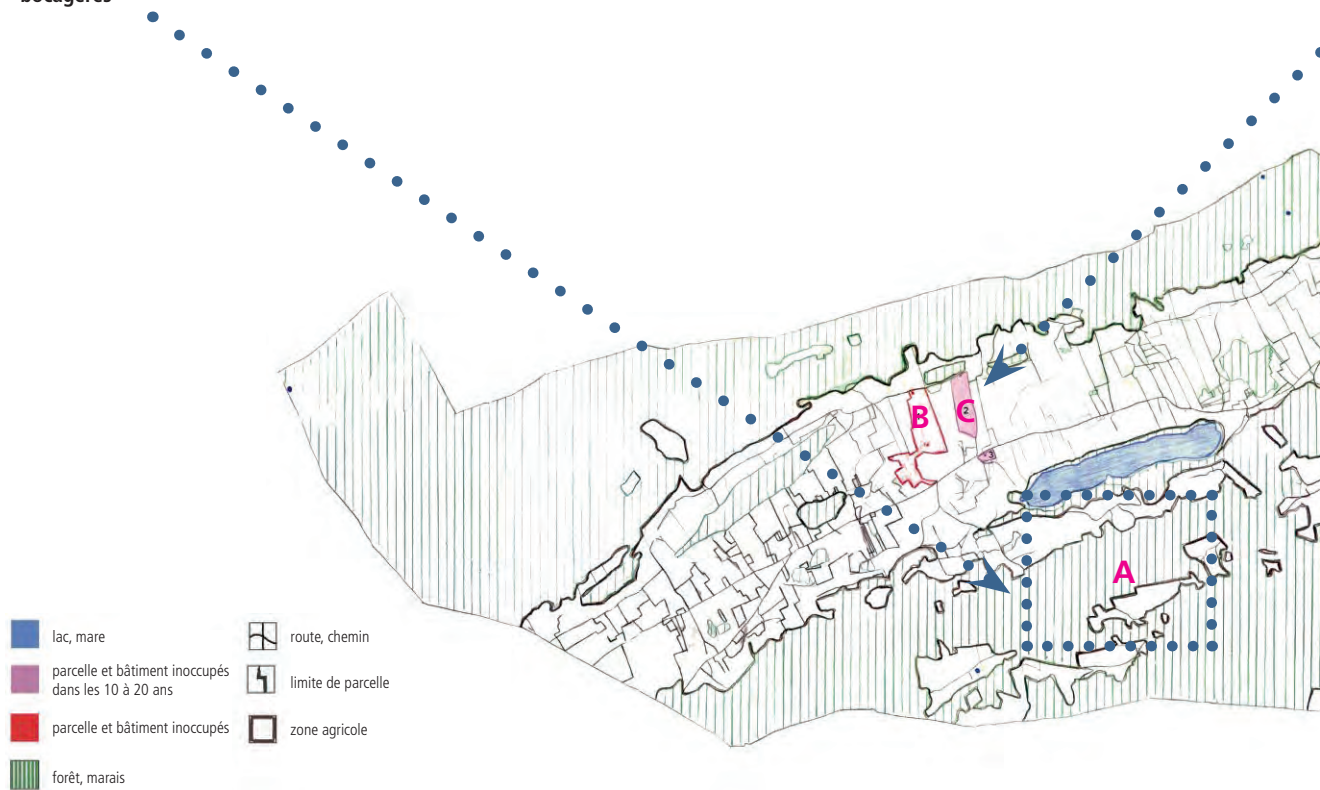


A. Renforcement de la biodiversité et de ses qualités paysagères semi-naturelles



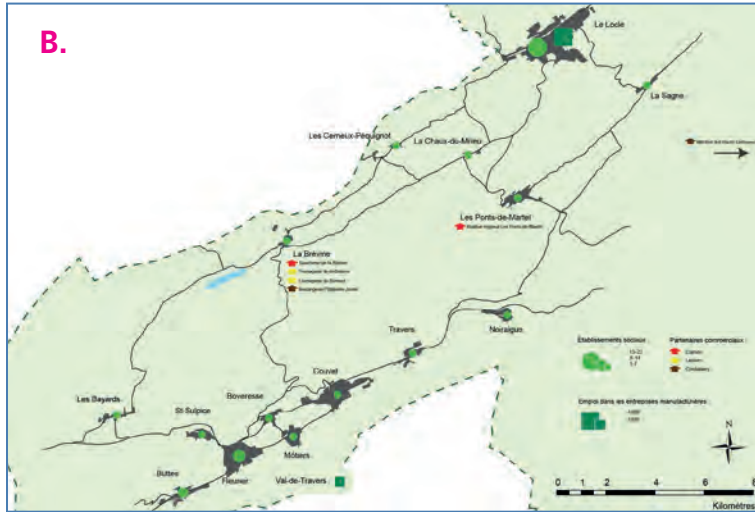
Etat actuel		Implantation	
■	mur en pierres sèches	●	bosquet
■	front forestier	■	haie
■	haie et bosquet	■	mur en pierres sèches

Implantation de murs de pierres sèches et structures bocagères

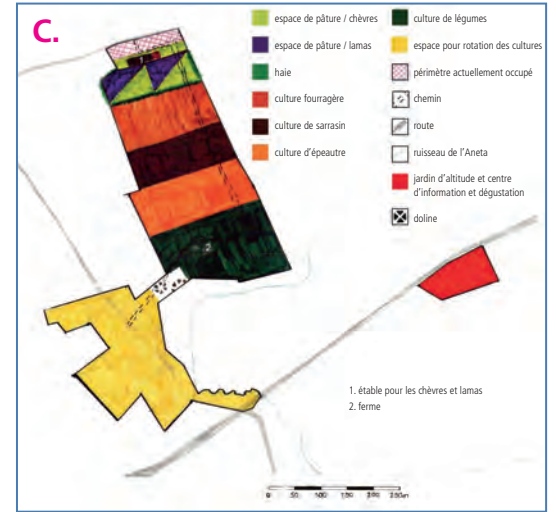


■	lac, mare	■	route, chemin
■	parcelle et bâtiment inoccupés dans les 10 à 20 ans	■	limite de parcelle
■	parcelle et bâtiment inoccupés	■	zone agricole
■	forêt, marais		

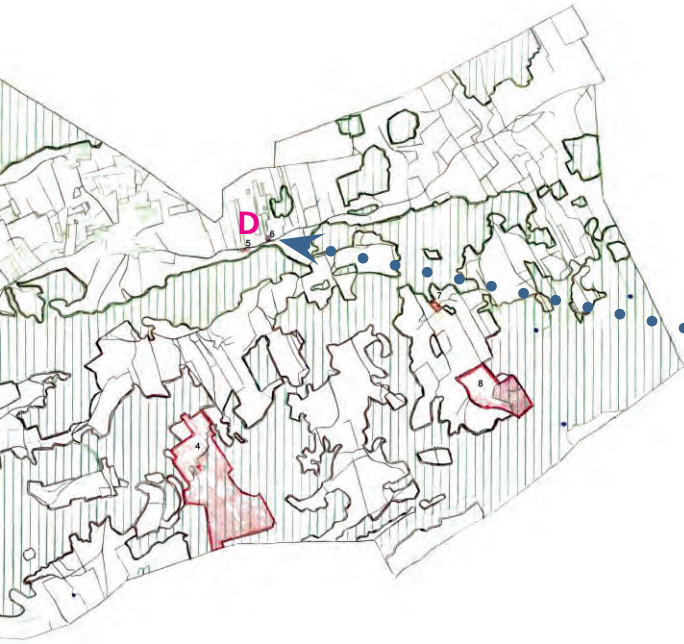
Diversification agricole et commercialisation des produits



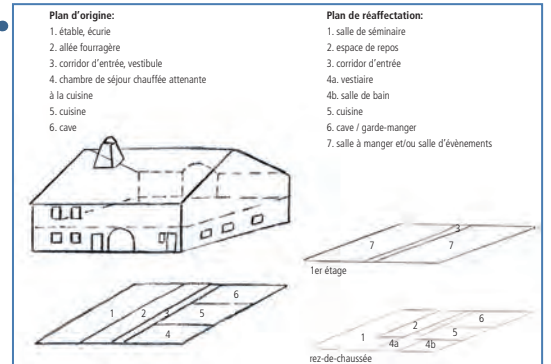
Zone de chalandise et partenariats



Diversification agricole de la parcelle de l'Aneta



D. Dynamisation des services



Réaffectation d'une ferme en salle de séminaire

27

**REQUALIFICATION DU
QUARTIER DE SERRIÈRES**

Andrea Salas

Anne Veuthey

Pauline Salamin

Le quartier de Serrières ne s'est pas vraiment remis de la fermeture de ses industries. Selon les autorités de la ville, il doit retrouver une nouvelle dynamique et pour cause: il est défini comme un des trois pôles de développement stratégiques. Pourtant, depuis 20 ans, les projets peinent à aboutir. Pour les habitants du quartier, une revalorisation de l'espace public et une augmentation des espaces verts à l'intérieur même du quartier sont une condition importante à la densification souhaitée par la ville.

Situé à l'ouest de la ville de Neuchâtel, ce quartier ne se trouve qu'à 5 minutes en transport public de la place Pury. Il existe une forte liaison d'est en ouest de par la ligne de chemin de fer, l'autoroute A5, la ligne de tram et la rue Tivoli qui engendre une forte circulation. Cependant, le tram et l'autoroute, situés au bord du lac, diminuent fortement le lien entre le quartier et ses rives. Survolant le vallon, la rue Tivoli et la ligne de train fragmentent également l'espace mais dans une moindre mesure. On remarque un manque de connexion verticale entre le plateau et le fond du vallon. À l'intérieur du quartier, il existe une prédominance de l'usage de la voiture sur d'autres modes de transports. En termes d'espace public, il y a peu de place dévolue à la sociabilité et à la mobilité douce. Les rues et espaces résiduels sont le plus souvent occupés par des voitures. De ce fait, l'accès piétonnier est limité et la sécurité des piétons mise à mal par la circulation routière. En outre, il reste très peu d'espaces verts au sein du quartier. S'il en subsiste, ces derniers sont privés ou difficilement accessibles. Avec l'urbanisation, la rivière, qui était à l'origine du développement industriel de Serrières, se retrouve canalisée et le plus souvent couverte. Elle a perdu son rôle central. Au sein du quartier, on constate une grande diversité dans la morphologie urbaine qui témoigne, tel un palimpseste, de l'évolution du quartier. Aujourd'hui, des activités de type artisanal ou tertiaire y prennent encore place mais les commerces ont de

la peine à s'y maintenir.

Notre questionnement concerne le manque de connexions et d'espaces publics de Serrières. Comment peut-on surmonter les difficultés induites par la topographie et par les axes de transport afin de renforcer l'identité et la cohésion territoriale du quartier? Nos hypothèses seraient de revitaliser et créer des espaces publics de qualité, de renforcer la mobilité locale et de végétaliser le quartier en créant une trame verte dans un but à la fois écologique et social. Pour ce faire, nous voulons aménager les espaces aujourd'hui résiduels et sous-utilisés, notamment les parkings. En ce qui concerne la mobilité locale, nous souhaitons requalifier l'axe nord-sud induit par le vallon de la Serrières.

Notre proposition porte donc sur trois volets.

Tout d'abord, concernant l'espace public, nous avons choisi de travailler sur 5 secteurs stratégiques de par leur localisation ou leur fonction : la gare, un garage de voitures d'occasion, le parking derrière l'arrêt de bus Battieux, le chemin forestier et pour finir les anciens abattoirs. Ce sont des lieux actuellement sous-utilisés et mal connectés entre eux. Pour commencer, nous souhaitons faire de la gare de Serrières un pôle plus attractif. Pour l'instant, c'est une zone de passage où rien d'autre ne peut vraiment se développer. Il nous paraît important d'aménager la petite place, actuellement vide, qui offre une très belle vue sur le château Beauregard. Il serait notamment judicieux de transformer les quelques places de voitures au nord des voies en parc à vélo et de réorganiser le parking pour les automobiles, situé au sud des voies, pour le rendre plus fonctionnel. Ensuite, l'actuel garage de voitures d'occasion qui se trouve en plein centre du quartier entre la gare et la rue Tivoli, consomme une place importante dans un emplacement stratégique. Nous pensons transformer cette grande surface en un lieu à l'intention des habitants du quartier : la place de l'Occasion. Plus à l'est se trouve un parking

derrière l'arrêt de bus Battieux que nous souhaitons aménager en place. Le Clos-de-Serrières étant un petit centre d'activités pour le quartier, une place publique à cet endroit serait d'usage. Qui plus est, à l'arrière du parking, il y a un grand parc inaccessible au public. Nous aimerions permettre son accès depuis la future place. Puis, nous désirons dynamiser le cheminement piétonnier qui traverse la forêt où la Serrière prend sa source. Par le biais d'un belvédère, nous souhaitons mettre en valeur la belle vue sur le lac et sur le château Beauregard afin de rendre la promenade plus attractive. Pour finir, les anciens abattoirs, situés à l'extrémité sud du vallon, au carrefour de nombreuses rues et non loin de la sortie d'autoroute serait un lieu idéal pour créer un relais de mobilité. Tout d'abord, il y aura un parking voitures qui permettra de remplacer les places de parc que nous avons projetées de supprimer. De plus, l'usage de la voiture dans le quartier pourrait être limité. Il y aura également une station de vélo électrique car il est important de favoriser les modes de déplacement doux malgré la topographie en pente. Ce relais de mobilité sera doublé d'un espace public qui, situé non loin de la future passerelle, offrira la possibilité d'atteindre les rives du lac. Finalement, notre volonté n'étant pas uniquement de développer de nouveaux espaces publics, ces lieux seront connectés entre eux dans notre projet de mobilité locale.

Dans ce dernier, nous voulons de manière générale abaisser la vitesse automobile dans le quartier, et plus particulièrement dans le vallon ainsi que limiter le stationnement sur voirie. Cela facilitera la pratique des modes de déplacement doux. Le vallon deviendra une zone de rencontre, renforçant ainsi l'axe de mobilité nord-sud. Cet axe sera notamment appuyer par la redécouverte de la rivière. Pour pallier le manque de connexion verticale, nous souhaitons installer deux ascenseurs, également utilisables à vélo, qui lieront le bas du vallon à la rue Tivoli et à la gare. Nous voulons aussi développer une zone de rencontre sur la rue des Amandiers qui

mène à la gare de Serrières. Ceci a pour but de faciliter son accès pour les piétons et pour les vélos. Les flux routiers seront, quant à eux, concentrés sur la rue Maillefer qui restera à 50km/h. Pour finir, une partie de la Rue Tivoli/Clos-de-Serrières sera passée en zone 30 et mise à hauteur des trottoirs afin de limiter la vitesse des voitures lorsqu'elle traverse le cœur du quartier. Cette mesure permettra de renforcer la sécurité des piétons. Afin d'encourager l'usage des vélos, nous voulons installer une piste cyclable sur la rue Tivoli.

Pour terminer, nous avons l'intention de créer une trame verte dans le quartier grâce à la rivière et aux toits plats en terrasses. Aujourd'hui, la Serrière est canalisée et la plupart du temps recouverte. Afin de lui redonner sa place au cœur du quartier, nous souhaitons la découvrir et la revitaliser. Les rues au bord de la rivière seront des zones de rencontres, comme nous l'avons vu plus haut. En outre, lors de notre visite dans le quartier, nous avons pu remarquer des toits plats en mesure d'accueillir de la végétation et des espaces publics. Ces toits verts permettront de consolider la trame verte, déjà signifiée par la rivière. De par la topographie du vallon, ils seront accessibles par des passerelles et offriront une vue imprenable sur le lac de Neuchâtel. Cette trame, composée de la rivière et des toits végétalisés, est pensée à la fois comme une augmentation des espaces publics et verts du quartier et comme un moyen d'accroître la mobilité locale et d'encourager la pratique de la marche.

Ainsi, nous avons fait le choix de trois outils de requalification : les espaces publics, la mobilité locale et la trame verte. Les aménagements que nous proposons sont situés autant en haut qu'au fond du vallon et cherchent à connecter ces deux espaces. Ils ont pour but de renforcer l'identité et la cohésion territoriale et sociale du quartier. Notre proposition va donner un dynamisme à Serrières et favoriser les interactions au sein du quartier.



Bibliographie

Aubert J.-P., 2006, « Les principaux obstacles », exposé du 6 septembre 2006, <http://www.bafu.admin.ch/altlasten/12163/12280/12284/12286/index.html?lang=fr> (consulté le 21 octobre 2014).

Azéma M., 1996, <http://www.funimag.com/> (consulté le 14 décembre 2014).

Données du canton, 2008, nombre d'emplois par hectare

Données du canton, 2010, nombre d'habitants par hectare

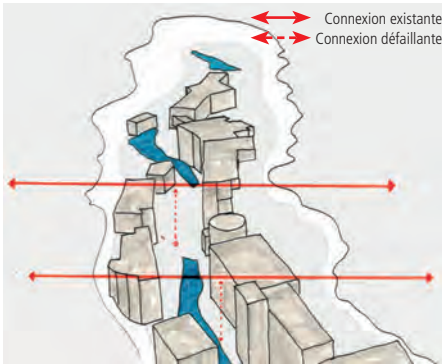
Jeanneret G., 2010, « Zones de gares : potentiels et aménagements, Étude sur les zones de gares régionales du Littoral neuchâtelois », travail de master UNIL, <http://mesoscaphie.unil.ch/igul/doc.php?id=TIGL-785.pdf>

Urbaplan, 2014, Rapport d'impact sur l'environnement (RIE)

Avant l'industrialisation



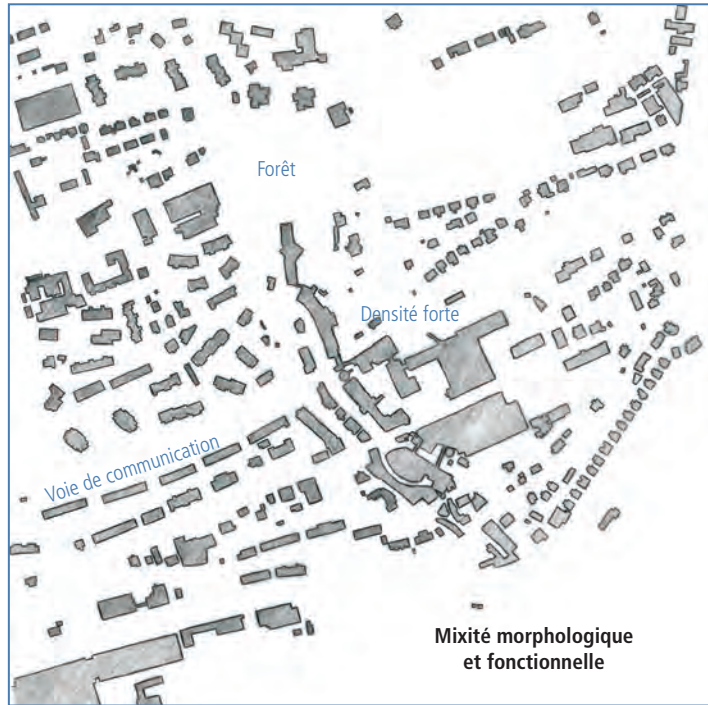
Après l'industrialisation



Manque de connexions verticales

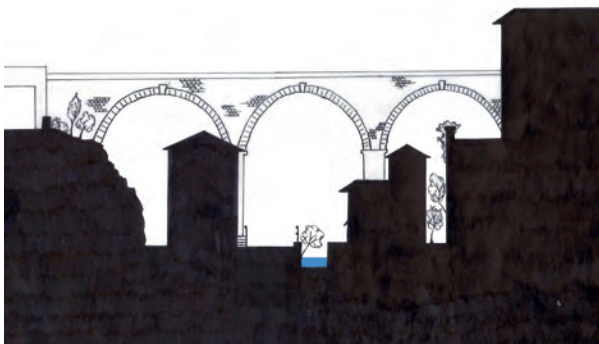


Emprise automobile sur la voirie

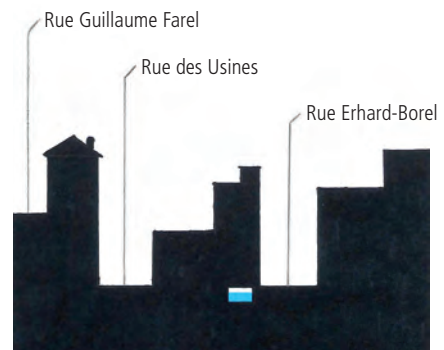


Mixité morphologique et fonctionnelle

Rivière visible



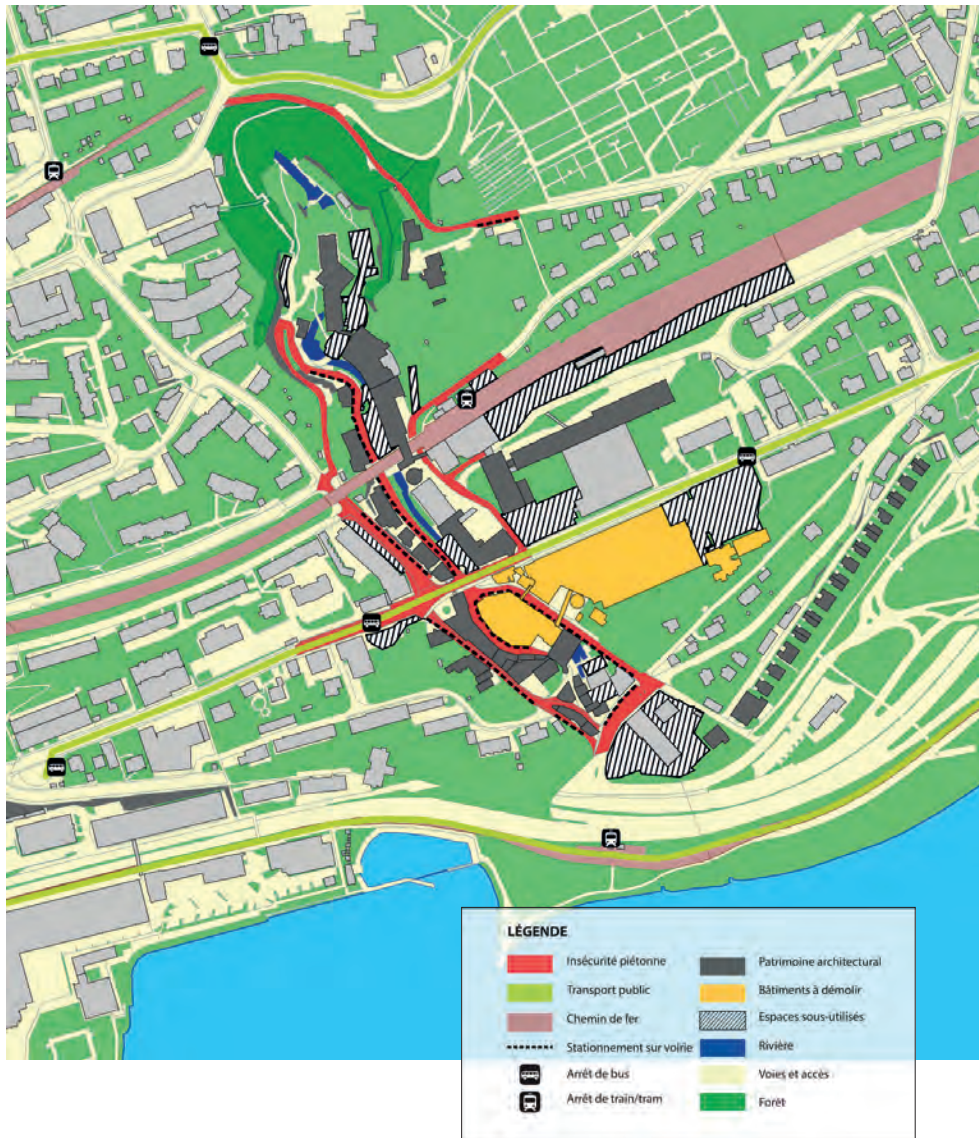
Rivière souterraine

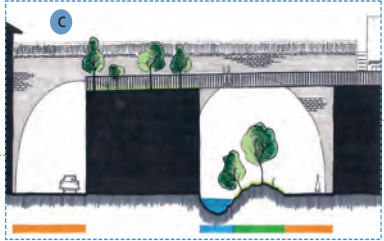
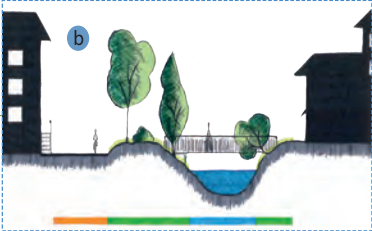
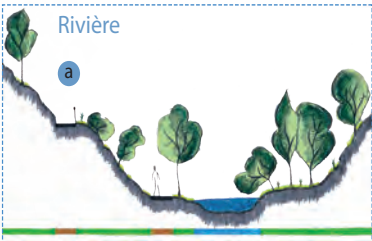


Serrières

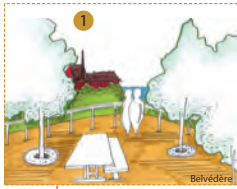
Diagnostic territorial

Le quartier de Serrières se trouve à l'ouest de la ville de Neuchâtel. Il porte le nom de la rivière qui a creusé le vallon dans lequel il se niche. La Serrière est à l'origine de l'installation d'industries et explique l'urbanisation du site.





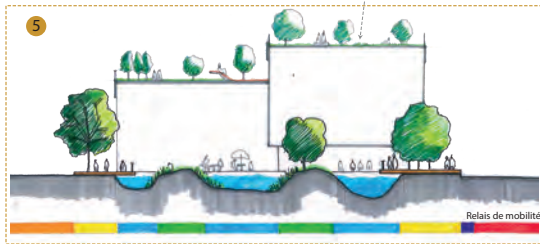
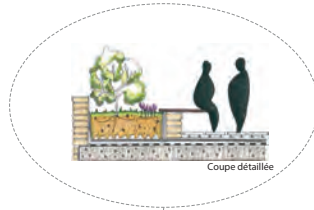
Toits végétalisés



Espaces publics



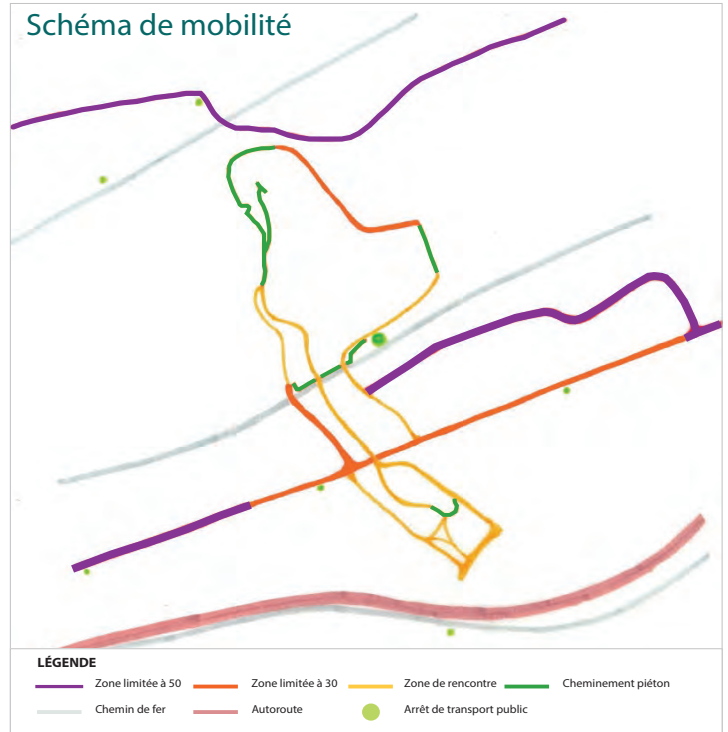
Mobilité



proposition Serrières

Mobilité locale et espaces publics:
la connexion du quartier

Schéma de mobilité



35

PROJET DE VITICULTURE URBAINE À NEUCHÂTEL

Quentin Coldefy

Jérôme Fallot

Morgane Rothacker

Une trame viticole urbaine comme nouvelle structuration paysagère et nouvel axe de développement de la ville

Le projet que nous avons développé, dans le cadre de cet atelier, consiste à proposer un retour de la vigne et de son activité corolaire, la viticulture, sur le territoire de la ville de Neuchâtel. De plus, notre projet vise, par la même occasion, une mise en valeur des anciens murs de vignes, patrimoine architectural structurant encore aujourd'hui la forme urbaine de Neuchâtel. En effet, dans son expansion, la topographie de la ville a épousé la structure des murs érigés qui façonnaient auparavant les parcelles de vignes et de vergers. Une grande partie de la ville de Neuchâtel se présente donc sous forme de terrasses, orientées majoritairement au sud-est et séparées entre elles par des murs de soutènement dont l'emplacement n'a pas changé depuis leur première construction. Même si la vigne a quasiment disparu au sein de la ville, son territoire actuel se lit comme un palimpseste où les traces des anciennes cultures de la vigne sont encore présentes.

Ce projet s'inscrit ainsi dans le cadre d'une valorisation des espaces publics, grâce à un élément naturel permettant de structurer le paysage urbain. Il s'agit donc de ramener la nature en ville, mais aussi de développer un nouvel usage mixte de la zone urbaine en amenant une activité d'agriculture-viticulture au sein de la ville. Ces deux aspects concourent aux mêmes objectifs : l'amélioration de la qualité de vie et le rayonnement de la ville, dans le cadre d'un marketing urbain. Ces outils permettent aux villes de se démarquer dans un contexte de globalisation.

Notre projet vise ainsi à « optimiser » une particularité de Neuchâtel, afin d'en faire une ville attractive dans le contexte de compétition mondiale, de new loca-

lism et de marketing urbain. Promouvoir un développement de la viticulture est un moyen de rappeler cette histoire et de s'en servir pour donner une nouvelle image de marque à la ville.

De plus, la viticulture urbaine pourrait permettre la création d'un nouveau lien social autour de la culture de la vigne et de la vinification, dans l'esprit communautaire des villages français lors des vendanges ou encore à l'image des urban winery aux Etats-Unis et de l'agriculture urbaine à Detroit. Cette viticulture peut aussi potentiellement permettre le développement d'un tourisme fondé sur une combinaison entre le tourisme urbain, l'écotourisme et l'œnotourisme. Dans cette optique, le « chemin viticole » pourrait s'inscrire dans la prolongation de la « route du vin » du canton de Neuchâtel, où la ville est justement sous-représentée. Enfin, elle pourrait permettre le développement d'un circuit économique court et d'une « viticulture de proximité » grâce à la création d'une coopérative ou d'un partenariat public-privé pour l'exploitation de vignes et la vinification à l'intérieur même de la ville.

En résumé, ce projet aborde la question de la vigne à Neuchâtel suivant une logique double : celle de la mise en valeur du patrimoine de la ville et celle de l'agriculture urbaine concourant toutes les deux à l'amélioration de l'attractivité et de la qualité de la vie ainsi qu'à la création d'une nouvelle identité « vitico-urbaine ». La vigne est un patrimoine végétal de la ville de Neuchâtel qu'il convient de réintroduire avec cohérence de façon à insister sur l'identité viticole de la ville et d'améliorer le cadre de vie local. Elle est également un atout pour son rayonnement et son attractivité dans la mesure où elle constitue un atout sur les plans économique, culturel, touristique, social, environnemental (et de mobilité douce). Notre projet s'inscrit donc dans une optique de transversalité des trois notions du développement durables (environnement, social et économique).

Après avoir démontré que Neuchâtel était une ville propice à être « vitico-lée », l'enjeu était pour nous de trouver le chemin « idéal » afin de relier les deux vignobles situés en bordure de Neuchâtel. Il a donc fallu analyser les lieux les plus propices à l'accueil de vignes, tout en veillant à intégrer un cheminement longeant des murs de vigne, ainsi que les dernières vignes « urbaines » de Neuchâtel (Beauregard et Grande Rochette). Notre trame devait pouvoir répondre à notre objectif de réalisation de parcelles pour l'exploitation viti-vinicole au cœur de la ville compacte. Compte tenu des contraintes temporelles et techniques avec lesquelles nous avons dû travailler, nous avons principalement traité de façon concrète le tracé du parcours ainsi que l'aménagement de quatre zones : le secteur dit des Troncs, la parcelle rue Jeanne-de-Hochberg, la Petite Rochette et la parcelle de l'Uni Mail. La somme de ces parcelles permettrait selon nos estimations de planter 2'700 m² de vignes dans la ville compacte.

Chaque zone que nous avons sélectionnée comporte des aménagements de nature et de fonction différentes : la zone « des Troncs » est caractérisée par un aménagement centrés sur les chemements ; celle de la rue Jeanne-de-Hochberg est axée sur l'espace public dans une vision de marketing urbain ; celle de « la Petite Rochette » aussi, mais plutôt dans une optique d'amélioration de lien social ; enfin, celle d'Uni Mail est totalement dédiée à une plantation destinée à une exploitation classique de la vigne.

Ce projet constitue finalement une piste de développement pour le territoire au cœur de l'agglomération neuchâteloise. De ce fait, il se caractérise d'abord par des propositions concrètes d'aménagements à plusieurs échelles – celles de la ville et du quartier – mais également par son côté ouvert. Les quatre aménagements choisis présentent une diversité de fonctions allant de l'exploitation productive à l'espace public récréatif en passant par exemple par l'exploitation communautaire. Ils sont censés incarner

cette multifonctionnalité de l'agriculture urbaine qui explique le succès croissant de cette dernière dans les politiques de développement urbain.

Bibliographie

Ouvrages

HAËNTJENS Jean, Les villes au secours de l'Etat, éditions FYP, janvier 2014, 160 pages

STEBE Jean-Marc, MARCHAL Hervé, La sociologie urbaine, P.U.F. « Que sais-je ? », 2014 (4eéd.), p. 44-62.

TIRONI Giordano (sous la direction de), Identification d'une ville. Neuchâtel en projet, du paysage au territoire, Editions L'âge d'homme, HEPIA Architecture du paysage, 2011, 192 pages.

Articles scientifiques

DEALLE-FACQUEZ François, « L'agriculture en ville : un projet urbain comme un autre », Métropolitiques, 16 décembre 2013

DERAEVE Sophie, « La valorisation du végétal à Angers: de la ressource au patrimoine ? », Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement, 21 | 2014

DUCHEMIN Éric, « Agriculture urbaine ; quelle définition ? Une actualisation nécessaire ? », AgriUrbain, veille scientifique sur la recherche et les projets en agriculture urbaine, 14 décembre 2012

SCHEROMM Pascale, "Cultiver en ville... Cultiver la ville ? L'agriculture urbaine à Montpellier", Espaces et sociétés, 2014/3 n°158, p 49 à 66

Ressources numériques

« Le vignoble neuchâtelois », Site du canton de Neuchâtel, Département du développement territorial et de l'environnement, consulté en octobre 2014, disponible sur : <http://www.ne.ch/autorites/DDTE/SAGR/viticulture/Pages/Vignoble-neuchatelais.aspx>

« Château London, les londoniens produisent leur propre cru », Viti-net, l'internet viticole, consulté le 23 octobre 2014, disponible sur : http://www.vitinet.com/vigne_vin/article/chateau-london-les-londoniens-produisent-leur-propre-cru-29-71484.html

« L'agriculture urbaine à Détroit : de la rouille à la terre », Mission d'animation des agrobiosciences, consulté le 23 octobre 2014, disponible sur : http://www.agrobiosciences.org/article.php3?id_article=3644#.VELIEfmsX-4

« America's urban winery revival: what does it mean? », Eater, consulté le 3 novembre 2014, disponible sur : <http://www.eater.com/2011/3/1/6694779/americas-urban-winery-revivalwhat-does-it-mean#42990265>

« America's urban winery revival: what does it mean? », Eater, consulté le 3 novembre 2014, disponible sur : <http://www.eater.com/2011/3/1/6694779/americas-urban-winery-revivalwhat-does-it-mean#42990265>

« Vigne du clos de Chantecoq », Defacto, Etablissement public de gestion du quartier d'affaires de la Défense, consulté le 3 novembre 2014, disponible sur : <http://www.ladefense.fr/en/espace-vert/vigne-du-clos-de-chantecoq>

« Noms de lieux de Suisse romande, Savoie et envi-

rons », Site d'Henry Suter, consulté les 17-18-19 novembre 2014, disponible sur : <http://henrysuter.ch/glossaires/toponymes.html>

Documents officiels

Plan directeur du canton de Neuchâtel :

- Fiche R_31 : « Développer le tourisme »
- Fiche U_21 : « Valoriser et revitaliser les espaces publics »
- Fiche S_34 : « Promouvoir et renforcer la biodiversité et développer les réseaux écologiques »
- Fiche U_23 : « Assurer une place pour la nature en ville »
- Fiche S_31 : « Préserver et valoriser le paysage »

Plan directeur communal de Neuchâtel :

- Fiche 4 : « Neuchâtel et son image de marque »
- Plan d'aménagement communal de la ville de Neuchâtel :
- Fiche 22a
 - Fiche 31
 - Article 100 du règlement du plan directeur communal

Projet de révision du plan d'affectation cantonale viticole « PAC viticole », Urbaplan Neuchâtel, p.9, Janvier 2014

Nadja Maillard, Construire & Habiter, Les murs de la ville de Neuchâtel (première étape), étude réalisée dans le cadre du plan d'action « Nature en ville »

DIAGNOSTIC: PARAMÈTRES DE DÉFINITION DE LA TRAME VITICOLE À NEUCHÂTEL

Topographie et végétation

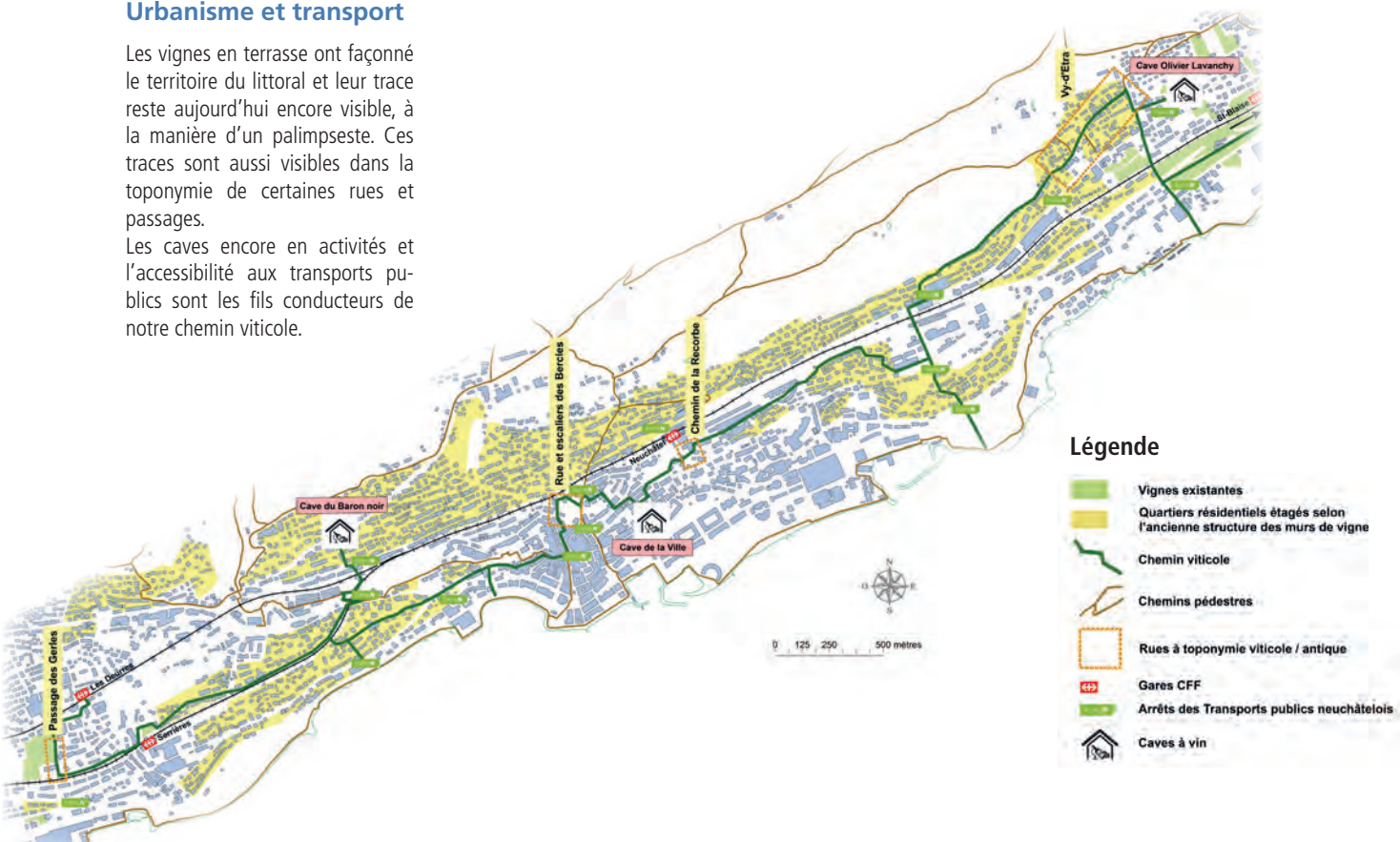
Les parcs et jardins, bien orientés au sud, accueillent une forte végétation. Entre lac et forêt, les pentes calcaires de la ville s'avèrent idéales pour la culture de la vigne, et ce jusqu'à environ 600m.



Urbanisme et transport

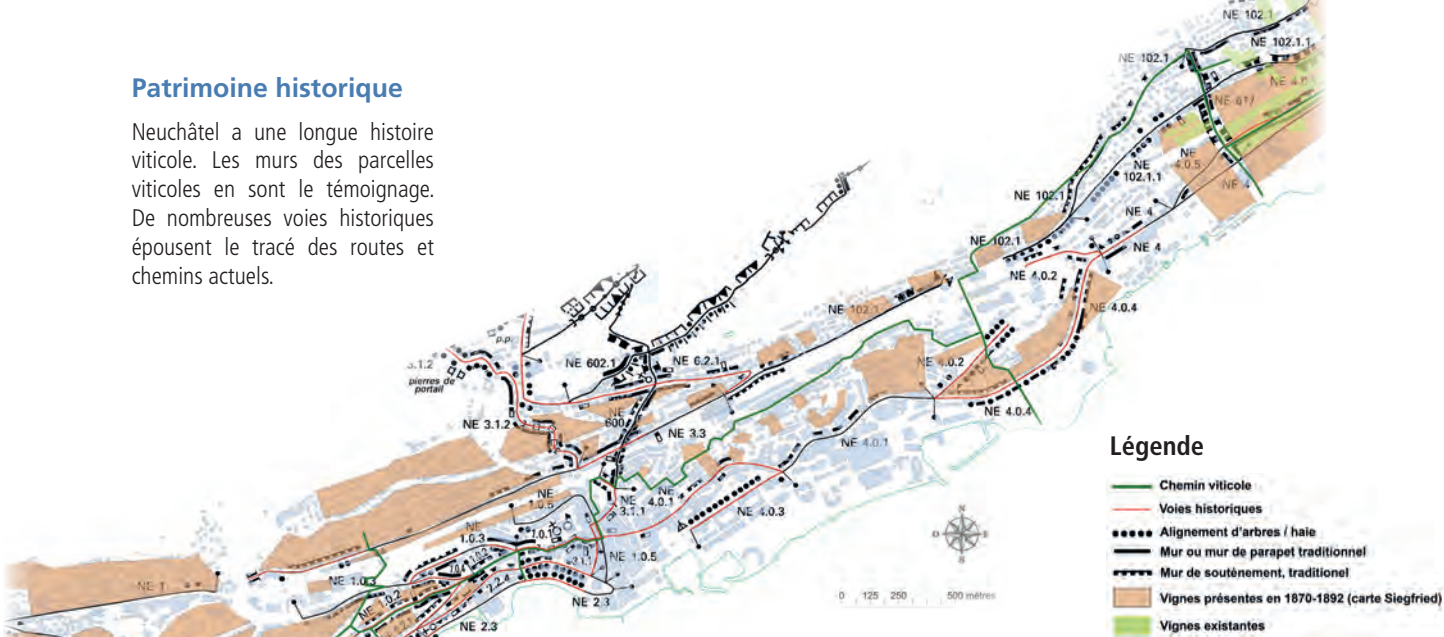
Les vignes en terrasse ont façonné le territoire du littoral et leur trace reste aujourd'hui encore visible, à la manière d'un palimpseste. Ces traces sont aussi visibles dans la toponymie de certaines rues et passages.

Les caves encore en activités et l'accessibilité aux transports publics sont les fils conducteurs de notre chemin viticole.



Patrimoine historique

Neuchâtel a une longue histoire viticole. Les murs des parcelles viticoles en sont le témoignage. De nombreuses voies historiques épousent le tracé des routes et chemins actuels.



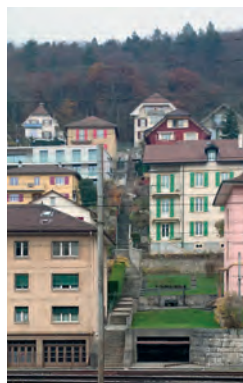
Vue de Neuchâtel, vers 1862



Plan de la ville de Neuchâtel, vers 1861



Vue de Neuchâtel, 1840



Structure urbaine en terrasse typique de la ville de Neuchâtel, des escaliers suivent le tracé des anciens chemins vigneron.

PROJETS D'AMÉNAGEMENTS

Zone rue des Troncs

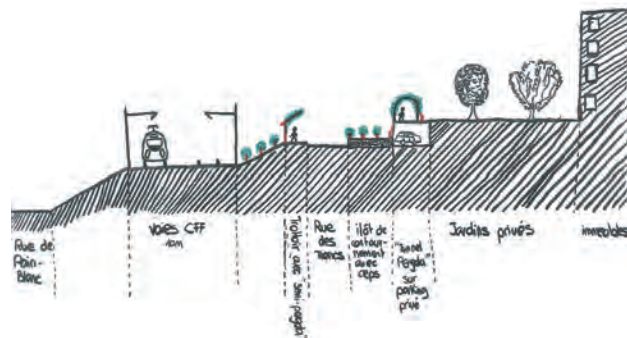


Vignes et barbelés

Remplacement des barbelés entre le vignoble des Troncs et le passage des Gerles par des espaliers recouverts de vignes faisant office de nouvelle séparation et améliorant la qualité de la vue sur le vignoble.

Séparation du quartier avec les lignes CFF

- au nord de la rue: installation d'un «tunnel pergola»
- au sud de la rue: plantation de quelques cepes de vignes dans l'espace interstitiel entre les voies et la rue + installation d'une «semi-pergola» permettant l'ombrage du trottoir et des places de parc.



«Tunnel pergola»



Zone Uni-Mail

Sur une parcelle en friche, mise en culture de vignes conduites sur fil de fer. Le vignoble, palissé en ligne, sera dévolu à l'exploitation viticole.

Installation de vignes en treille sur l'escalier adjacent.



Vignoble en ville (ici le Clos-Montmartre à Paris)



Zone Petite Rochette



Création d'un espace public convivial dans l'esprit d'un «jardin viticole» sur une parcelle actuellement en friche + création d'un cheminement piétonnier permettant un lien direct avec l'Avenue de la Gare:

- Installation d'un kiosque à musique recouvert par de la vigne
- Création d'une promenade à travers différents types de culture de vignes: palissage sur échelas, conduite sur fil de fer, en gobelet, sur hautain ou en espalier
- > Lumière sur l'art de la taille et de la culture de la vigne
- > Zone connaissant une vie de quartier assez développée: entretien de la vigne et récolte du raisin par les habitants du quartier



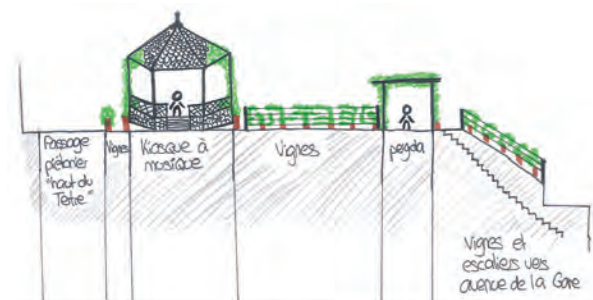
Illustration de l'apparence future de la parcelle

Zone parc du Château

Transformation du parc du Château et aménagement d'une parcelle actuellement en friche:

- Installation de vignes conduites sur palissage ou fil de fer dans le parc du Château et en terrasse au sud de la parcelle
- Création d'un nouvel espace public avec l'aménagement d'une grande structure métallique permettant d'accueillir occasionnellement des événements et une vithèque
- Mise en culture de différents types de cépages présents sur le territoire neuchâtelois indiqués de manière didactique, notamment dans le parc qui fut, au Moyen-Age, le vignoble de la haute bourgeoisie de Neuchâtel

Lieu phare du projet: vue imprenable sur le lac + emplacement situé entre le MEN et le Château.



Structure métallique (ici MFO PARK à Oerlikon)



43

REQUALIFICATION URBAINE. Z. I. DES ÉPLATURES / LA CHAUX-DE-FONDS

Ahmed Ben Abdallah

Anne-Sophie Delamadeleine

Gaël Constantin

Notre présent projet a pour objet la requalification urbaine de la zone ouest de la Chaux-de-Fonds, zone industrielle de référence dans l'industrie horlogère et connue sous le nom de «zone industrielle des Eplatures». Notre démarche tend à créer une continuité entre le bâti chaux-de-fonnier contemporain à ce tissu disparate, tout en prenant en considération les enjeux liés à la mobilité et à la densification et l'environnement exceptionnel dans lequel s'inscrit cette zone.

Afin de conduire à bien ce projet, nous avons défini un périmètre précis, à la limite du patrimoine UNESCO de la ville et aux encablures du Crêt-du-Loche. Cette délimitation émane d'une intention concrète, s'appuyant sur un diagnostic prenant en considération les multiples aspects et le contexte actuel du lieu. En effet, situé entre deux vallons, cette espace d'un kilomètre de largeur est fortement caractérisé par ces axes de communication allant de l'Est en Ouest. Ces dernières étant principalement exploitées dans le cadre de trafics journaliers (certains axes comptabilisent jusqu'à 17'000 véhicules en trafic journalier moyen¹ entre la ville et les régions voisines et frontalières, la zone des Eplatures tient alors le rôle de zone de transition, conçu de fait pour la voiture et n'accueillant dès lors que de grandes industries ou ateliers. Parmi celles-ci, on retrouve des fleurons de l'horlogerie suisse tels qu'Ulysse Nardin ou Breitling. Néanmoins, ces grandes industries sont créatrices de grands nombres de parkings et d'espaces délaissés. La construction dispersée de bâtiments liés aux services (gros-œuvre, magasin de matériaux, etc.) et à l'automobile (garage, station de lavage, etc.) sont aussi un facteur ayant conduit à l'apparition d'anachronismes et d'espaces délaissés. Il a par ailleurs été relevé la présence d'entreprises et d'industries à faible valeur ajoutée qui a *contrario* de l'industrie horlogère présente, est de qualité assez faible et est souvent source de nui-

sances. La pertinence de leur présence dans ce quartier est aujourd'hui remise en cause.

Il existe dans cette zone industrielle des sites protégés répertoriés, des fermes historiques conservées et quelques maisons individuelles. Ayant été pour la plupart entretenu et conservé, on constate cependant l'absence d'une certaine mise en valeur de ce patrimoine présent. La zone des Eplatures possède en son sein des tourbières protégées et deux étangs qui sont les seuls espaces verts aménagés dans ce secteur.

Tous ces éléments sont révélateurs d'un manque en termes de planification territoriale et d'aménagement des activités et des espaces à valoriser. Malgré la présence de quelques habitations, cet espace manque cruellement de logements et d'activités de proximité. L'implantation en «patchwork» et sans organisation claire a contribué au fil des années à l'apparition d'espaces délaissés, voir dysfunctionnels caractéristique du suburbain.

Ainsi, la requalification urbaine apparaît comme étant un outil nécessaire permettant de reconstruire sur un espace déjà bâti en repensant le lieu et l'espace à travers les enjeux liés à la densification, à la croissance, à la mixité fonctionnelle, à la mobilité douce et à la préservation du patrimoine architectural et naturel.

Le projet aura donc pour but de revaloriser le quartier en lui apportant une nouvelle qualité de vie. Selon les statistiques établies, la Chaux-de-Fonds gagnera plus de 5'000 habitants d'ici 2040². Ainsi, la création de logements est pertinente, nécessaire et s'insère dans notre projet afin de permettre à la ville et à sa population de profiter de cet espace, et ainsi de croître au sein même de son terrain déjà bâti.

Le projet concernant donc ce périmètre a été pensée à travers les différents aspects et enjeux auquel est confronté cet espace. Nous nous sommes particuliè-

rement concentrés sur certaines zones, car nous pensons que celles-ci sont des zones essentielles et interconnectées qui permettront de redéfinir le périmètre dans son ensemble. Nous avons donc défini sept secteurs d'intervention, chacun s'inscrivant dans les objectifs principaux du projet, c'est-à-dire, la densification des logements, l'amélioration de la qualité de vie, la mixité fonctionnelle, la promotion du patrimoine bâtis et naturel ainsi que la mobilité douce.

Le secteur du Boulevard des Eplatures se rattache à l'avenue principale de la ville, l'avenue Léopold-Robert. Notre projet ici a pour but de créer un boulevard des Eplatures en continuité avec l'avenue Léopold-Robert. Celle-ci pourra se faire à travers la continuité de la forme urbaine initiale ponctuée de décrochage et l'élargissement du boulevard, entre autres, à travers l'élargissement des trottoirs et la continuité de la trame d'arbres. Par ailleurs, un ensemble résidentiel posé dans la verdure, s'inspirant du modèle de Cité-Jardin est prévu derrière les rangées d'immeubles faisant face au boulevard. Une place, bordée par un centre administratif et des commerces est aussi prévue. Future place du quartier, elle s'insère à travers un maillage de verdure et un chemin pédestre reliant le Nord et le Sud des Eplatures et conduira au secteur de l'Ancien stand de tir, second secteur d'intervention.

Remplaçant l'ancien stand de tir, ce quartier sera bordé d'industries horlogères de pointe ne causant aucune nuisance. A travers cette zone, nous pensons connecter la zone industrielle d'Est en Ouest par la création d'une rue et relier les champs du sud au reste de la ville par une percée pédestre passant au plus près de la tourbière et donnant sur l'avenue Léopold-Robert. L'intersection de ces deux voies constituera un nouvel espace de centralité pour le quartier où on retrouvera des commerces, des logements et des industries de pointes. Dans un souci de mixité fonctionnelle nous avons conçu cinq bâtiments qui accueilleront en leurs bases des industries de pointes ne causant aucune nuisance

1. Données cartographiques du SITN 2014, Service de la Géomatique et du Registre foncier

2. STATISTIQUES VAUD 2012: Perspectives régionalisées de population: Canton de Neuchâtel 2011- 20140, p.31

et seront couplés à des logements en leur partie supérieure. De plus, une esplanade marquera une transition douce entre la limite sud du secteur et la campagne.

Le troisième secteur, dénommé secteur du Bois-Jeandroz, se situe au bout de la zone industrielle et fait la transition entre ville et campagne et est en partie bordé par des industries de pointe. L'implantation des bâtiments dans ce secteur est grandement inspirée des squares quadrangulaires de Brailard. Dans l'intention de souligner la transition entre ville et campagne, les bâtiments ne seront que de faible hauteur et seront composé de bureaux et d'habitats. Les bureaux et commerces seront stratégiquement placés en bordure de l'axe routier afin d'atténuer les intrusions sonores au sein des logements.

Le secteur des Grillons est quant à lui en bout de piste de l'aéroport de la Chaux-de-Fonds et a la particularité d'être en pente. Ayant pris en considération la morphologie du lieu et des logements à proximité, nous avons proposé des habitations en terrasses et d'hauteur modeste. En plus des habitations, la présence d'une entreprise est également prévue.

Les couloirs verts constituent un autre secteur et englobe en son sein les tourbières protégées. Celles-ci seront reliés à la campagne par un couloir allant d'ouest en est et constituera une trame verte continue non négligeable. Nous souhaitons par ailleurs valoriser cet espace en le rendant accessible à travers des chemins en bois qui permettront de passer d'un bout à l'autre de la réserve. Cet espace revêt dès lors un rôle de connecteur entre les deux tenants de la zone et sera un véritable nœud des réseaux de mobilité douce.

Notre projet s'articule aussi autour de la mise en place d'un mail central reliant le nord au sud de la zone des Eplatures. Dévoué à la mobilité douce, ce mail commencera au niveau du centre commercial et de sa grande place, continuera via une passerelle passant au-dessus de la voie ferrée donnant vers la tourbière aménagée et s'achèvera aux abords de

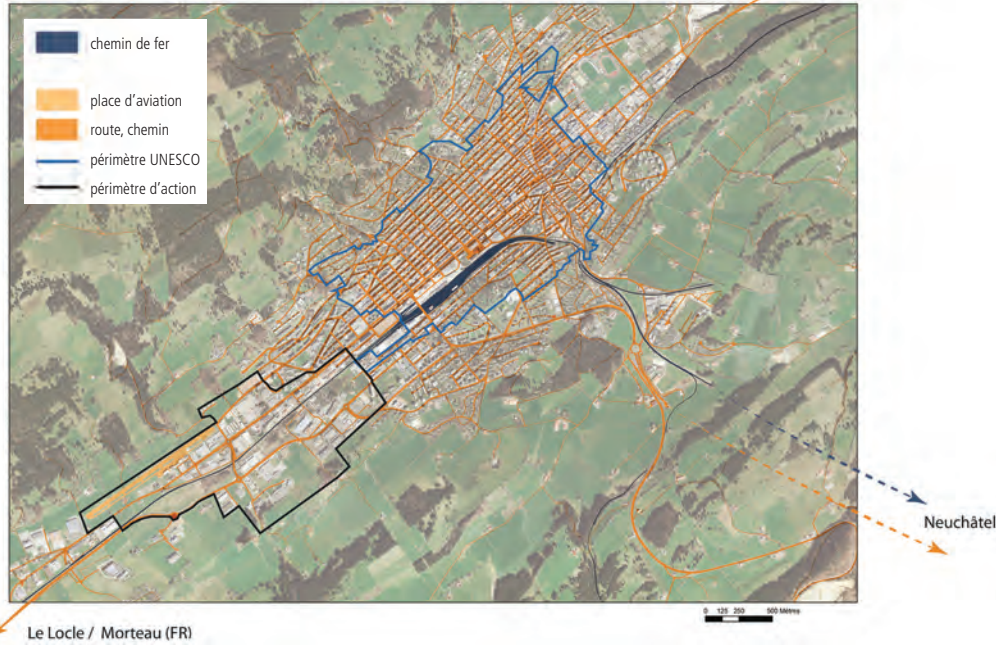
la fin du secteur de l'ancien stand de tir. Constitué de plusieurs places et s'inscrivant dans une dynamique nouvelle allant du nord au sud, ce mail central constituera le pôle central du nouveau quartier des Eplatures.

Enfin, le dernier secteur est celui de l'entrée de ville et a pour but de marquer l'entrée de la ville à travers la mise en valeur de deux fermes à valeur patrimoniale. Une tour marquera aussi cette entrée. Les bâtiments proposés ont été articulés de sorte à ce que les fermes puissent être vues. Ce grand ensemble dédié aux bureaux, à l'administration et aux commerces est privilégié de par sa proximité immédiate avec l'aéroport. Ces bâtiments marqueront par ailleurs l'entrée de ce grand boulevard de la Chaux-de-Fonds.

15

CONTEXTE

Contexte spatial



Le Végétal



Contexte socio-économique

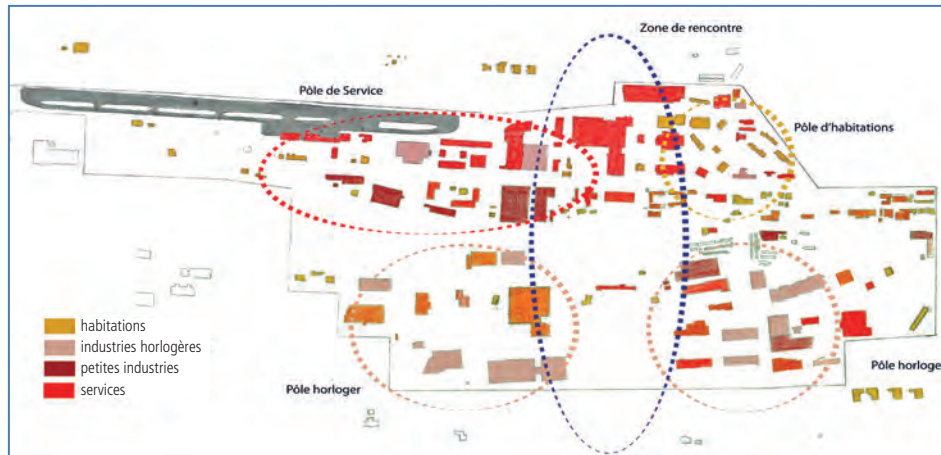
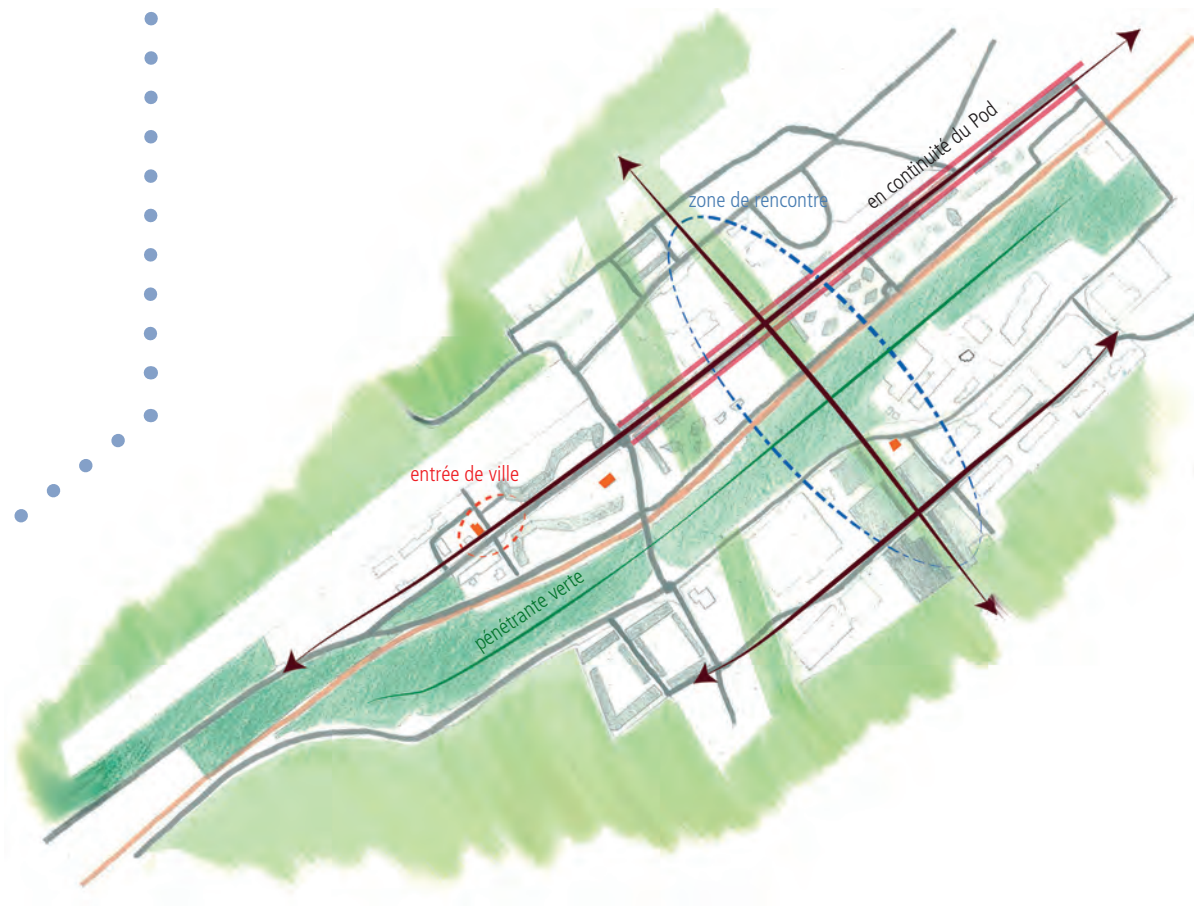
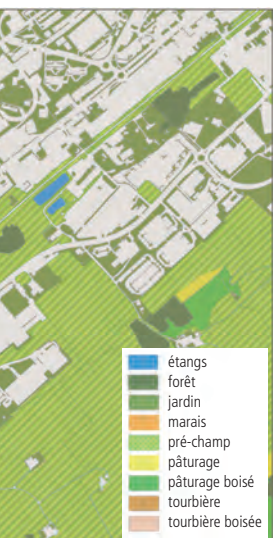


Schéma des réseaux



Schéma d'intention



PROJET

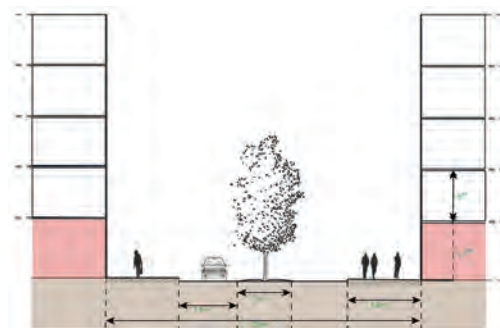
Transformations apportées






Schémas des circulations transversales



Coupes du Boulevard des Eplatures

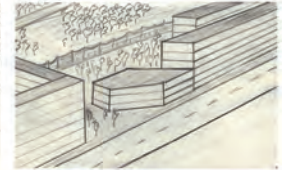
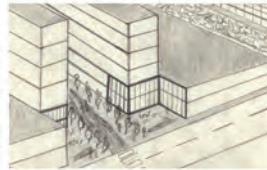
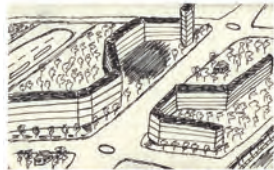


-  nouveaux bureaux / centres administratifs
-  logements
-  couloirs piétons transversaux





- étangs
- forêt
- jardins
- marais
- pré-champ
- pâturage
- pâturage boisé
- tourbière
- tourbière boisée
- bâtiments existants
- nouveaux logements
- nouvelles entreprises
- bâtiment à valeur patrimoniale
- nouveaux bureaux / centres administratifs



Représentations
et inspirations

51

LES RIVES DE NEUCHÂTEL

Thibaut Drexler

Odile Magnenat

Sabilje Saidi

Le littoral est un élément qui contribue à l'identité de la ville de Neuchâtel. Nous avons pu observer durant notre étude que la relation « ville-lac » et le développement du littoral faisaient partie des préoccupations actuelles des autorités neuchâteloises. Nous pouvons noter qu'il y a un vrai désir de la part de la ville d'augmenter l'attractivité des rives, ainsi que l'accès au lac. Afin de donner au littoral une place plus importante, l'idée de le rattacher au reste de la ville par l'intermédiaire de transports publics, de chemins pédestres et cyclables apparaît comme une solution. Ceci permettra aux habitants et aux touristes de se déplacer rapidement, sans obstruction, et sans danger, tout en améliorant les liaisons nord/sud. Ce serait un moyen de relier les secteurs stratégiques, du point de vue économique, touristique et culturel de la région.

Dans le but de connaître l'état actuel des rives du lac de Neuchâtel et d'identifier les lieux qui auraient besoin d'être requalifiés, nous avons en premier temps établi un diagnostic territorial et ainsi dégagé les forces et faiblesses de notre territoire sélectionné. En vue de travailler de la manière la plus efficace possible sur ce territoire, nous avons décidé de séparer notre périmètre en plusieurs secteurs. Nous avons choisi ces derniers en nous basant sur les structures importantes qui ressortaient, en essayant de garder une cohérence à l'intérieur de chaque secteur. Nous avons sélectionné comme espace d'étude le tronçon qui s'étend des Jeunes-Rives à l'entrée de Laténium, espace plus périphérique que le centre-ville et ses rives.

Nous identifions une série d'imperfections que comporte notre territoire de projet. Tout d'abord, si le rivage représente un endroit agréable pour s'y promener, il est toutefois entrecoupé par un certain nombre de discontinuités dans le paysage. Ainsi, nous retrouvons des parkings, une station d'épuration ou simplement de grands espaces bétonnés. Nous pouvons alors catégoriser ces tronçons comme des lieux de passage voire même des non-lieux, au profit d'espaces de rencontre mais aussi d'espaces verts. En effet, nous déplorons un réseau de végétaux décousu et une faible biodiversité le long de notre secteur. Il est évident qu'il y a très peu de co-

hérence entre les différents tronçons. Ensuite, nous regrettons le très peu d'accès direct à l'eau, autrement dit de plages, pontons ou escaliers, pour la baignade ou la pêche. Cet élément s'ajoute au constat d'une faible diversité dans les activités proposées le long du lac. Enfin, la question de la mobilité douce, bien qu'elle soit présente, reste encore à développer. Notamment concernant la desserte des transports publics mais aussi des pistes cyclables qui ne sont pas continues ni très bien aménagées. Un dernier point constitue le raccordement à la ville, il est remarquable d'observer à quel point sur l'ensemble du littoral les liaisons horizontales sont excellentes, et qu'au contraire, les liaisons verticales se fassent aussi rares.

Cependant, c'est un territoire qui renferme un potentiel certain. Les rives, même peu aménagées, présentent une richesse et une beauté certaine, qui ne demandent qu'à être soulignées. Nous avons aussi découvert de grands espaces qui auraient simplement besoin d'être reliés au reste du territoire et tout de même un peu aménagés.

A partir de l'identification de ses forces et faiblesses nous avons déterminé trois axes comme enjeux principaux que comprend l'aménagement de notre territoire et sur lesquels nous souhaitons apporter plusieurs propositions d'aménagement. Il s'agit du végétal, de la mobilité et des espaces publics et de détente.

En ce qui concerne le végétal, nous avons noté qu'il paraît nécessaire d'agir sur les espaces naturels, dans de nombreux endroits de notre secteur un très grand effort doit être mené afin de donner plus d'espace de vie à la faune et à la flore, nous proposons donc une végétalisation des rives. Dans la portion de territoire que nous avons étudié, la végétation est présente en qualité irrégulière. Ainsi, un des objectifs de notre projet est d'assurer une cohérence et une continuité entre ces différentes structures végétales et de renforcer les axes verts longitudinaux par une liaison végétale (trame verte) continue le long de la promenade piétonne. Nous avons retenu d'autres coupures fortement visibles dans le paysage, il s'agit des parkings automobiles présents le long des rives. Ces parkings parti-

cipent au mitage du paysage du bord du lac. C'est pourquoi nous souhaitons diminuer la présence de ceux-ci sur notre secteur en favorisant des parkings souterrains.

Concernant la mobilité, nous souhaitons agir sur la mobilité douce le long des rives et le raccordement de la ville au lac par des liaisons verticales. Dans un premier temps, nous proposons une promenade piétonne ainsi qu'une piste cyclable continues tout le long de l'espace étudié avec un revêtement adapté au lieu, pour permettre une optimisation des différentes voies. Dans un deuxième temps, nous désirons proposer un aménagement qui permettrait de contourner les propriétés privées qui bloquent l'accès aux rives et ainsi de faire valoir le droit de marchepied. Il s'agit d'une passerelle sur l'eau, d'environ 600 mètres de longueur, qui sera mise en place sur le tronçon entre la piscine et le parc de Monruz. Enfin, dans un troisième temps, nous avons aussi comme but de mettre en valeur et de renforcer les liaisons verticales. En plus d'une augmentation de la desserte en transports publics, nous voulons aussi améliorer ces liaisons nord-sud à l'aide par exemple de nouveaux passages piétons, de signalisation indiquant le lac ou encore en agrandissant les trottoirs.

La mise en valeur des espaces publics constitue notre dernier axe d'action. Nous nous sommes ainsi concentrés sur des aménagements relatifs aux espaces de rencontre, de loisir et de détente. Nous avons prévu une série d'aménagements dans trois parcs présents ou à créer sur le territoire que nous avons analysé (Jeunes-Rives, Parc des Falaises, Parc de Monruz). Le but serait de faire de ces parcs les trois lieux principaux de notre secteur.

En conclusion, notre périmètre d'aménagement se retrouve être très intéressant et nous a permis de déboucher sur un grand nombre de réflexions et d'idées. En choisissant d'agir sur trois axes, le végétal, la mobilité et l'espace public, nous avons essayé de mettre en place un projet qui crée une continuité et une cohérence entre ces trois thèmes tout au long du secteur que nous avons sélectionné. Notre objectif global étant ainsi d'augmenter la qualité de vie de cet espace sans tomber dans le piège du sur-aménagement.

Bibliographie

Livres et revues

Actu-Environnement, 2014. Définition: Végétalisation [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: www.actu-environnement.com/ae/dictionnaire_environnement/definition/vegetalisation.php

Association suisse des professionnels de la route et des transports, 2006. Stationnement: Disposition et géométrie des installations de stationnement [en ligne]. Date de consultation: 09/12/2014. Disponible sur: ibapwww.epfl.ch/Etudiant/projets/2008-2009/Normes/Normes%20vss/640291a%20-%20Stationnement.pdf

Augé, M., 1992. Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité [en ligne]. date de consultation: 24/05/2014. Disponible sur: www.scienceshumaines.com/non-lieux-introduction-a-une-anthropologie-de-la-surmodernite_fr_12957.html

Bonin, S., Toublanc, M., 2012. Planifier les trames vertes dans les aires urbaines: une alliance à trouver entre paysagisme et écologie. Développement durable et territoires [en ligne], volume 3, n°2. Date de consultation: 08/12/2014. Disponible sur: developpementdurable.revues.org/9347

Debarbieux, B., 2012. Les figures de la montagne dans le projet urbanistique. Les carnets du paysage [en ligne], Date de consultation: 08/12/2014. Disponible sur: www.unige.ch/sciences-societe/geo/collaborateurs/publicationsBD/Ville-montagne_CahiersPaysage_BD3final.pdf

Gehl, J., 2012. Pour des villes à l'échelle humaine. Montréal (Canada) : Ecosociété.273 p.

Larousse, 2014. Définition de végétalisation [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: www.larousse.fr/dictionnaires/francais/végétalisation/81254

Lévy, B., 2008. La place urbaine en Europe comme lieu idéal [en ligne]. Date de consultation: 24/05/2014. Disponible sur: www.archive-ouverte.unige.ch

Lovingenova, 2012. Gènes en poche [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: www.visitgenoa.it/sites/default/files/Gènesenpoche_0.pdf

Neuchâtelroule!, Emplacements et prestations de Neuchâtelroule! [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: www.neuchatelroule.ch/fonctionnement/emplacements

République et Canton de Neuchâtel, 2007. Plan directeur des transports [en ligne]. Date de consultation: 24/11/2014. Disponible sur: www.ne.ch/autorites/DDTE/SCTR/Documents/plan_directeur.pdf

SITN, 2014. Plantes invasives [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: sitn.ne.ch/theme/neophytes

TRANSN. Littoral [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: www.transn.ch/fr/reseau-horaires/littoral.html

Ville de Neuchâtel (a), 2004. Les revêtements perméables : Conseils pour la réalisation et l'entretien. Guide Nature en Ville [en ligne]. Date de consultation: 08/12/2014. Disponible sur: www.urbanisme-neuchatel.ch/d2wfiles/document/37/5513/0/Guide_Revêtements-150704.pdf

Ville de Neuchâtel (b), 2004. La végétalisation des façades et des murs: Conseils pour la réalisation et l'entretien. Guide Nature en Ville [en ligne]. Date de consultation: 08/12/2014. Disponible sur: www.urbanisme-neuchatel.ch/d2wfiles/document/419/5513/0/Guide_végétalisation-011109.pdf

Ville de Neuchâtel, 2005. Critère de choix des arbres [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: 2000neu.ch/

Ville de Neuchâtel, 2007. Extrait du plan d'aménagement communal [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: 2000neu.ch/

Ville de Neuchâtel, 2010. Vivre la ville [en ligne], volume n°15. Date de consultation: 09/12/2014. Disponible sur: www.urbanisme-neuchatel.ch/d2wfiles/document/37/5513/0/Guide_Revêtements-150704.pdf

Ville de Neuchâtel, 2012. Rapport du conseil communal au Conseil général concernant l'acquisition des biens-fonds 2609 et 2610 du cadastre de la Coudre et pour la réalisation de travaux d'entretien [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: neuchatelville.ch/d2wfiles/document/9107/5001/0/12023Demandedecreditpouracquisitionbien-fonds2609et2610.pdf

Ville de Neuchâtel, 2014. Jeunes-Rives de Neuchâtel [en ligne]. Date de consultation: 15/11/2014. Disponible sur: www.jeunes-rives.ch/?a=60

Ville de Neuchâtel, Conservation des vieux arbres et des insectes du bois en ville de Neuchâtel [en ligne]. Date de consultation: 14/12/2014. Disponible sur: www.2000neu.ch/

Ressources iconographiques

Boiteau, Y., 2013. Rives Nouvelles, un plan guide pour rêver et... patienter [en ligne]. Date de consultation: 12/11/2014. Disponible sur: www.angersmag.info/Rives-Nouvelles-un-plan-guide-pour-rever-et-patients_a7075.html

Delanoë, B., 2010. Delanoë présente son projet d'aménagement des quais de Seine [en ligne]. Date de consultation: 12/11/2014. Disponible sur: projets-architecte-urbanisme.fr/delanoe-projet-amenagement-rive-gauche-droite-seine-pieton/

Nature Décor, 2014. Mur végétalisé [en ligne]. Date de consultation: 8/12/2014. Disponible sur: www.nature-decor-paysagiste.fr/maconneriepaysag%C3%A8re-saint-apollinaire

Sanson, T., SD. Petit pont et Belvédère [en ligne]. Date de consultation: 10/11/2014. Disponible sur: www.bordeaux.fr

SN, 2011. Plane for the U.S. Capitol Grounds by Frederick Law Olmsted [en ligne]. Date de consultation: 13/12/2014. Disponible sur: upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/98/Flickr_-_USCapitol_-_1874_Plan_for_the_U.S._Capitol_Grounds_by_Frederick_Law_Olmsted.jpg

SN, 2014. Züricher-See-Steg [en ligne]. Date de consultation: 14/12/2014. Disponible sur: structurae.info/ouvrages/zuricher-see-steg

Structurae, 2014. Zürich [en ligne]. Date de consultation: 14/12/2014. Disponible sur: structurae.info/ouvrages/zuricher-see-steg

TRAMES ET RÉSEAUX

Végétation

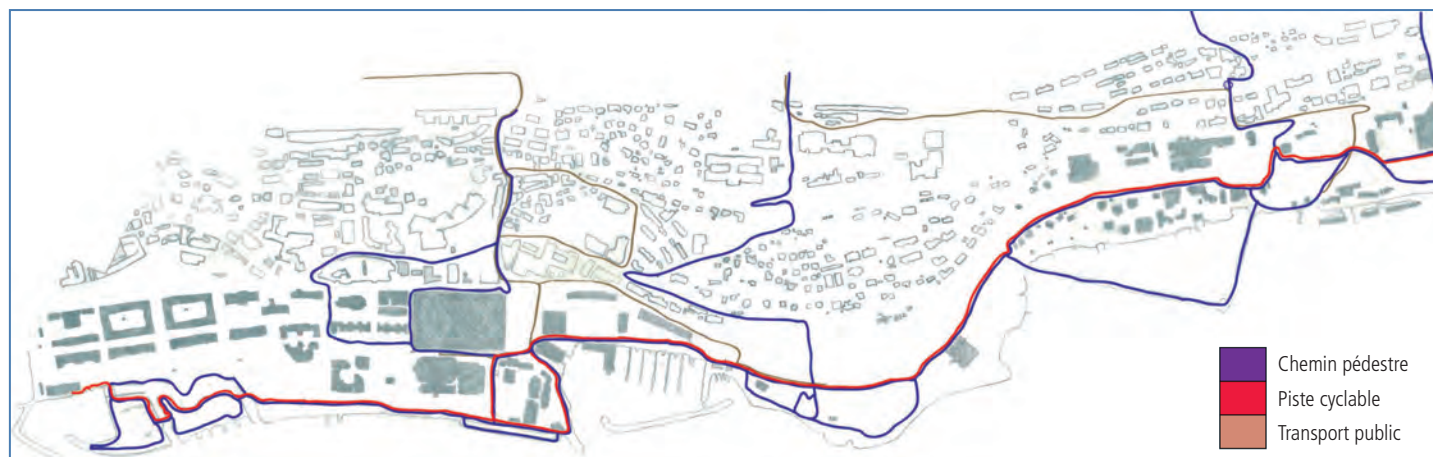
Situation actuelle



Projet



Bâti et mobilité douce



Situation actuelle

- Fragmentation de la végétation
- Trois parcs comme principales structures végétales: Jeunes-Rives, Parc des Falaises et Monruz-Palafitte
- Différents segments de rives minéralisés

Projet

- Assurer une cohérence et une continuité entre les différentes structures végétales
- Liaison végétale le long de la promenade piétonne
- Création et requalification des espaces publics



Actuellement



Projet



www.angersmag.info

- Requalification et continuité du chemin piéton et de la piste cyclable
- Accentuation et création de liaisons verticales
- Diminution des parkings automobiles



Actuellement



Projet

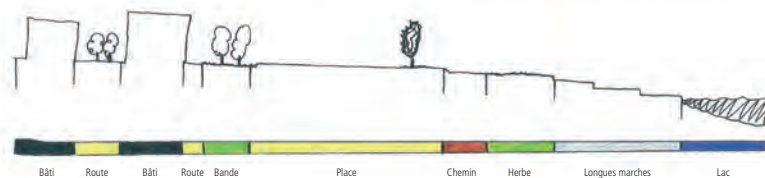


Paris, projets-architecte-urbanisme.fr

Les rives de Neuchâtel

REQUALIFICATION ET RACCORDEMENT À LA VILLE

Les Jeunes-Rives



Bâti Route Bâti Route Bande verte Place Chemin piéton Herbe Longues marches Lac

La Maladière



Bâti Route Bâti Route Bâti Place publique Herbe Place publique Centre culturel Herbe Piste cyclable Chemin piéton Escaliers Lac

Parc des Falaises



Villa Herbe Autoroute Bande verte Buissons Forêt et chemin vélo Parc Terrasse Promenade piétonne Escaliers Lac

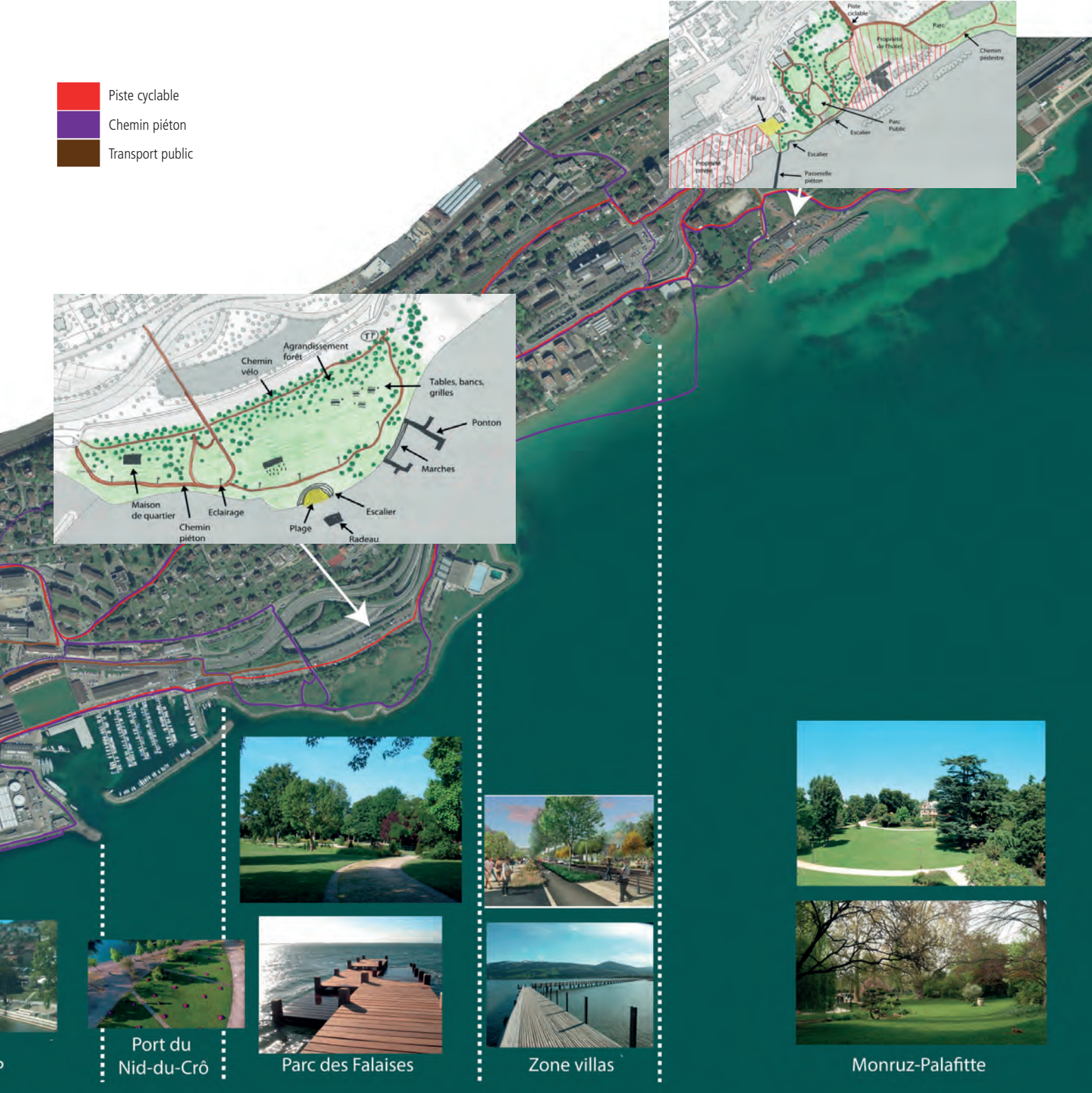
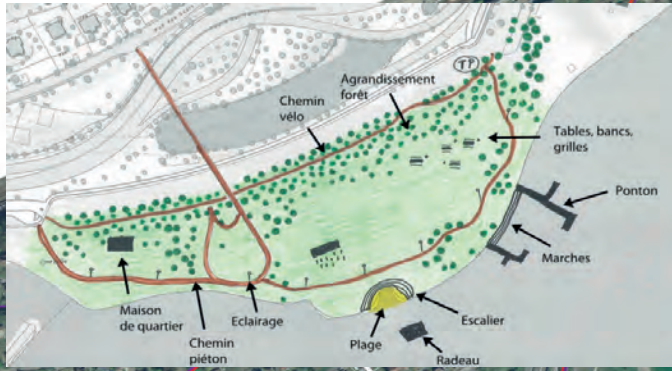


Jeunes-Rives



Université Maladière-STEP

- Piste cyclable
- Chemin piéton
- Transport public



Parc des Falaises



Zone villas



Monruz-Palafitte



Port du Nid-du-Crô



59

**SERRIÈRES,
UNE AUTRE MOBILITÉ**

Thomas Aligisakis

Julien Haenni

Bastien Rothlisberger

Le découplage entre nos espaces de travail, d'habitation et de loisir a eu comme répercussion un accroissement conséquent de la mobilité et des kilomètres parcourus en Suisse. Le franchissement de la distance, par la démocratisation des transports individuels motorisés, n'a jamais été aussi aisé qu'aujourd'hui. Mais cette réalisation de la mobilité, s'opérant principalement par des moyens de transports individuels motorisés (TIM), pose de nombreux problèmes d'aménagement du territoire. Au niveau local et dans des zones périphériques, un urbanisme centré autour du trafic motorisé domine et se traduit dans le territoire par une omniprésence de la voiture dans l'espace public, des rues stériles et imperméables, des chaussées larges, des trottoirs, des routes surdimensionnées et des infrastructures amples (gares, voies, autoroutes, échangeurs, jonction). Mais qu'en est-il des piétons et de la mobilité douce dans une telle conception de la mobilité? Un partage plus équitable de l'espace public, favorisant le report modal, n'est-il pas une solution? Notre projet *Serrières, une autre mobilité* tente de créer des lieux attractifs aux interfaces modales du quartier de Serrières, liant à la fois une mobilité durable et un espace public de qualité, et propose des alternatives au transport peu durable représenté par les TIM, un report modal facilité vers les transports publics et un encouragement à la marche à pied ainsi qu'au vélo. Il s'inscrit dans la nécessité d'offrir et d'encourager des modes et moyens de transport durables et respectueux de l'environnement. Le quartier de Serrières est intéressant car il rassemble la plupart des signes d'un urbanisme conçu pour la voiture rendant difficile la plupart des déplacements à pied et à vélo. Par sa proximité à Neuchâtel (2.5 km), ses sorties d'autoroute ainsi qu'une bonne desserte en transports (gare de Serrières, bus, tram), le quartier de Serrières présente un potentiel intéressant et des opportunités nombreuses pour favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Après une analyse du potentiel du quartier, plusieurs pôles de développement

représentant des interfaces modales à modifier ou à créer ont été retenus puis hiérarchisés selon leur importance dans le projet.

Le pôle du littoral représente l'espace où un report modal élevé des transports individuels motorisés vers les transports publics et la mobilité douce est réalisable. C'est le lieu sur lequel deux interventions majeures sur le territoire ont été envisagées : des parkings-relais et une voie verte favorisant la mobilité douce, en particulier le vélo. Ici, nous visons un report modal des pendulaires habitant les communes des rives nord du lac de Neuchâtel et se déplaçant quotidiennement par l'axe du littoral jusqu'au centre-ville de Neuchâtel, pour leur travail. Nous n'avons donc pas pris en considération dans notre projet les déplacements quotidiens de la population du Val-de-Travers et du bassin lémanique, ainsi que les déplacements liés à d'autres motifs que celui du travail, tels que les loisirs. Le but, pour cette zone, est d'implanter deux P+R de 700 et 300 places. Ces deux bâtiments sont rendus attractifs grâce à une surface commerciale et de services, destinée principalement aux pendulaires qui garent leur voiture dans ces parkings. Ce modèle de P+R provient de celui de Sihlcity à Zürich, où les conditions sont similaires à celles de Serrières (proximité de l'autoroute, transports publics existants et entrée de ville). Deux parkings à vélos, de 125 et 45 places, ainsi que deux stations de vélo en libre-service Neuchâte/Roule accompagneront les parkings.

En outre, pour que le trajet entre Serrières et le centre-ville de Neuchâtel soit rapide, efficace et agréable, deux possibilités seront mises en place. D'une part, nous reprenons le tram existant tout en augmentant sa fréquence, notamment aux heures de pointes, ainsi que sa capacité d'accueil pour chaque trajet. D'autre part, une voie verte d'environ 3 kilomètres est prévue, des P+R à la Place Pury. L'objectif de la voie verte est de rendre le trajet à vélo sûr, direct, confortable et cohérent. Afin d'y arriver,

nous allons réduire la part de l'espace public des transports individuels motorisés pour y implanter un mail vert ainsi qu'une piste cyclable de quatre mètres de large et ce, tout au long du tracé. De plus, ce trajet cyclable bénéficie dans sa majeure partie d'un tracé à proximité du lac et d'un accès direct au centre du quartier de Serrières, via un ascenseur dans le vallon ou une rue piétonne liant haut et bas du quartier.

Le second pôle est celui de Serrières. La rue du Clos-de-Serrières dispose de commerces, de services et de deux arrêts de bus et d'une école lui procurant ainsi un potentiel intéressant où une identité forte de Serrières peut être créée : elle n'est donc pas uniquement une zone résidentielle (zone 30 km/h), mais une zone qui rassemble des activités diverses nécessitant son réaménagement en espace de rencontre. Les effets escomptés seraient une reconquête de l'espace public par les piétons et les cyclistes (mobilité douce) en réduisant l'espace dédié à la voiture et permettant ainsi une cohabitation entre les usagers et un report modal facilité vers les transports publics par une accessibilité améliorée. C'est tout un travail de l'espace public qui est visé (trottoirs supprimés, mobiliers urbains et arborisation) et qui permettra de relier les deux places publiques dans un souci de continuité. La nécessité est d'éliminer la stérilité du front que le stationnement provoque sur l'espace public, les 47 places de stationnement supprimées seront donc transférées vers les deux P+R construits sur les rives du lac de Neuchâtel. De plus, les deux places seront entièrement réaménagées, l'une offrant une vue sur le lac par une terrasse en bois ainsi qu'un arrêt de bus et un espace de stationnement vélo, l'autre un espace confiné et intime propice aux rencontres et aux jeux (fontaine, revêtement adapté), ainsi qu'un stationnement vélo couvert, permettront de redonner l'espace aux riverains et à la mobilité douce.

La position d'entrée de ville confère à la gare de Serrières (notre troisième et der-

nier pôle d'intervention) un rôle de carrefour de plusieurs lignes ferroviaires : ceci la situe donc dans notre stratégie de développement. Dans ce projet, et afin d'améliorer l'accessibilité à la gare de Serrières et favoriser le report modal, deux interventions sont prévues : un P+B et un ascenseur reliant le vallon à la gare. Ces dispositions sont toutes deux essentielles pour donner une impulsion au vallon, améliorer le lien nord-sud du quartier et faciliter l'accès au lac. Deux exemples proches de nos projets sont premièrement, les ascenseurs de la ville de Lausanne, dont les arrêts de métro (Bessières ou Vigie) sont rendus facilement accessibles par ces ascenseurs permettant aux usagers un accès direct aux transports publics vers le centre-ville et deuxièmement, le projet de requalification de la gare de Rüschtikon, son réaménagement comprenant la création d'un espace public attractif et de places de parcs à vélo aux abords de la gare. Car en l'état actuel, la gare de Serrières dispose d'un potentiel certain nécessitant un projet à elle seule, ce qui laisserait la porte ouverte à des mesures supplémentaires (P+R, activités commerciales, espace public) sur les friches industrielles aux environs de la gare.

Si notre projet a plusieurs lieux d'interventions, c'est pour l'inscrire dans un projet global répondant aux problèmes de mobilité d'entrée de ville, mais aussi pour améliorer les espaces publics, l'identité et l'accessibilité de Serrières.

Bibliographie

Livres et revues

ARGE planum, Sigrist, Daniel, Zahnd, Thomas, Rothenbuhler, Michael et Diem, Iris,

« Stationnement des vélos », in Guide de recommandations de la mobilité douce n° 7, Office fédéral des routes, 2008, 127 p.

Besier, Stephan, « La renaissance du tramway en France », in Anthos, En route, n° 2, 2007, p. 22-27

Biedermann, Ferenc, Altwegg, David et Schnorr, Katharina, « Mobilité et transports », Office fédéral de la statistique, 2013, 91 p.

Botteron, Aline, « Synthèse des ateliers participatifs des 7 et 12 novembre 2012 », in Plan directeur sectoriel Serrières, 2013, 40 p.

Gehl, Jan, « Pour des villes à échelle humaine », éd. Ecosociété, 2012, 273p.

Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel, « Loi sur les routes et voies publiques », 2014, 14 p.

Henley, Simon, « L'architecture du parking », éd. Parenthèses, 2007, 256 p.

Le Baron Jean-Yves, « Un espace public en balcon sur le Léman », in Anthos, En route, n° 2, 2007, p. 42-45

Nyffenegger, Brigitte, « Conception directrice pour le centre de Rüschtikon », in Anthos, En route, n° 2, 2007, p. 14-17

Pochon, Mathieu et Schweizer, Thomas, « S'asseoir dans l'espace public : Panorama autour du séjour urbain », 2012, 17 p.

République et Canton de Neuchâtel, « Plan directeur cantonal », 2011, 32 p.

Urbaplan, « Schéma directeur du réseau cyclable », in Plan directeur des chemins pour piétons, 2007, p. 43- 66

Ribi, Roland & associés SA, « Expertise relative à des solutions alternatives à la construction du tunnel de Serrières (A5) », Rapport final, 2007, 36 p.

Rue de l'avenir, « Promouvoir la marche : présentation du projet PROMPT et synthèse des résultats », La Chaux-de-Fonds, 2007, 8 p.

Rue de l'avenir, « Transports publics et espace publics », Neuchâtel, 2002, 8 p.

Soulier, Nicolas, « Reconquérir les rues : Exemples à travers le monde et pistes d'actions » Paris: Les Editions Eugen Ulmer, 2012, 288 p.

Theurillat, Thierry et Crevoisier Olivier, « La durabilité d'un objet urbain financiarisé : le cas de Sihlcity à Zurich », 2009, 20 p.

TCS, « Les zones sous la loupe, Sécurité routière », 2008, 36 p.

Sites internet

Association Rue de l'Avenir, <http://www.rue-avenir.ch>, consulté le 03.12.14

République et canton de Neuchâtel, http://www.ne.ch/autorites/DDTE/SPCH/routes/projets/Pages/A5_tunnel-Serrieres.aspx, consulté le 29.11.14

Service de l'aménagement urbain, <http://www.urbanisme-neuchatel.ch/actuel-serrieres>, consulté le 01.12.14

TransN, <http://www.transn.ch>, consulté le 12.11.14

Ville de Neuchâtel, <http://www.neuchatel-durable.ch>, consulté le 15.11.14

Serrières, une autre mobilité

CONSTATS

Déplacements piétonniers et à vélo difficiles et peu agréables par une omniprésence de la voiture dans l'espace public, ainsi que par une topographie contraignante.

Déséquilibre important dans le partage de l'espace public entre le trafic motorisé et les piétons.

Potential par la proximité de Neuchâtel (2.5 km) et par la présence de deux sorties d'autoroute.

Bonne desserte en TP avec la présence du tram, du bus et du train.

OBJECTIFS

Créer un lieu attractif aux interfaces modales, liant à la fois mobilité et espace public tout en respectant les diverses contraintes de l'existant.

Renforcer les liaisons entre les interfaces par de la mobilité douce (vélos, marche à pied).

MOTS-CLÉS

Rééquilibrage et partage de l'espace public, modération du trafic, report modal, accessibilité, confort, sécurité et fluidité des déplacements en mobilité douce, continuité, mail.





Une voie verte avec séparation des usages

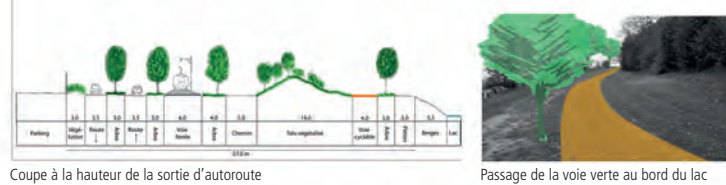
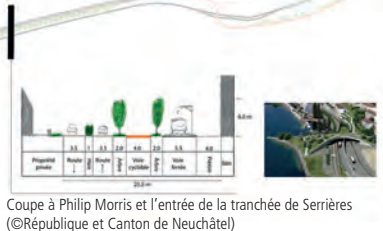
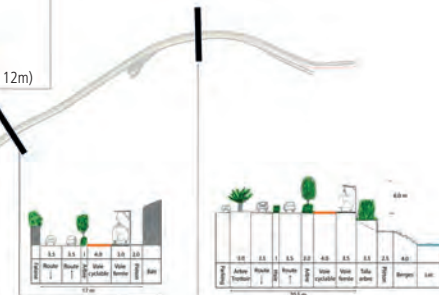
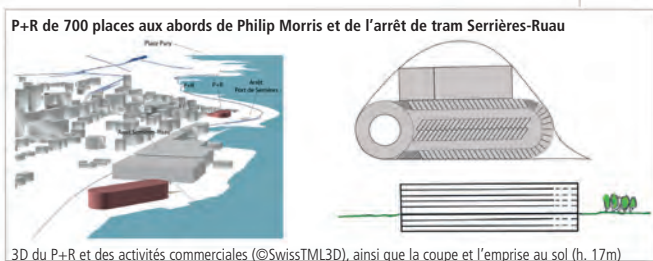
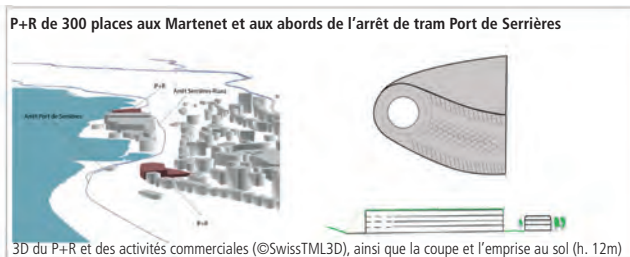


1 PÔLE DU LITTORAL

Un report modal des TIM au TP/MD (vélo en particulier) de 1000 véhicules afin de capter une part de 30% des 3500 pendulaires qui transitent quotidiennement par le littoral de Serrières en voiture.

Usagers concernés: pendulaires travaillant en ville de Neuchâtel.

Mesures: un P+R, un P+R+Bike avec des services et des activités commerciales, ainsi qu'un travail sur l'espace public, le tout connecté à la ville par la voie verte et le tram.

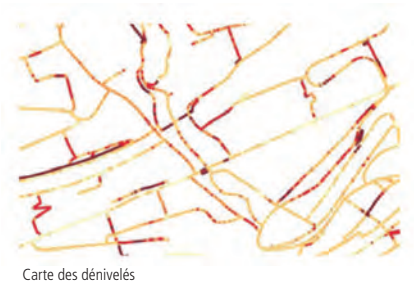


3 PÔLE DE LA GARE

Améliorer l'accessibilité à la gare de Serrières par un accès plus facile et rapide des usagers en mobilité douce, améliorer le lien nord-sud du quartier, faciliter l'accès au lac, favoriser le report modal des transports publics (train) à la mobilité douce (vélo et marche).

Usagers concernés: les habitants du quartier.

Mesures: un P+B, un itinéraire cyclable dans le vallon et un ascenseur reliant le vallon à la gare.



2 PÔLE DE SERRIÈRES

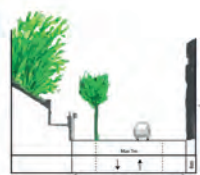
Rééquilibrer le partage modal de l'espace public, redonner de l'espace aux piétons et faciliter le passage des TP à la mobilité douce.

Usagers concernés: les habitants du quartier.

Mesures: réaménagement des deux places publiques et d'une rue centrale et vivante en zone de rencontre ; le stationnement est reporté sur les P+R.



Réf.: sièges amovibles (©Ares Kalandides), fontaine du type de la place du Palais Fédéral, Sion (©Schweitzerfamilie)



Coupe à la rue du Clos-de-Serrières

Place publique

Place de Battieux et son arrêt de bus (ligne 102), selon deux angles de vue

Rue piétonne

Place publique

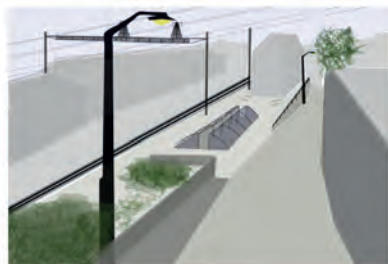


Réf.: panorama (©Revue Anthos)

Place de Serrières et le terminus de la ligne 102, selon deux angles de vue



Rue piétonne en direction du lac et son réaménagement



La création d'un P+R à la gare de Serrières



Revitalisation de la gare de Rüschtikon (©Revue Anthos) et exemple de P+B (stationnement des vélos, ©Office fédéral des routes)



Un ascenseur permettant de vaincre les contraintes topographiques et reliant la vallée à la gare de Serrières



Réf.: ascenseur de l'arrêt du M1 de Vigie, Lausanne (©coll. tt)

67

**VOIE VERTE AU VAL-DE-RUZ. LE SEYON
COMME ÉLÉMENT IDENTITAIRE FORT**

Charlotte Berthoud

Alix Dettwiler

Romain Leonelli

Noélie Merle

Notre projet d'aménagement se situe dans la commune du Val-de-Ruz (Neuchâtel) et propose la création d'une voie verte le long du Seyon. La nouvelle commune du Val-de-Ruz découle de la récente fusion (1er janvier 2013) de quinze communes neuchâteloises. Cette entrée en fonction il y a peu de temps rend difficile l'appropriation d'une identité unifiant les habitants. Nous avons donc cherché à mettre en valeur un élément se déclinant dans l'ensemble de la commune, et autour duquel les vaudruziens pourraient s'identifier.

Ainsi, en visitant le Val-de-Ruz, nous avons remarqué que les paysages agricoles et la nature occupent une place importante dans la région. Le réseau hydraulique est lui aussi très présent dans le paysage de la commune. Le cours d'eau du Seyon s'écoule sur une distance de dix kilomètres dans le Val-de-Ruz. De plus, il traverse la commune en son milieu, constituant ainsi une sorte de colonne vertébrale pour celle-ci. A partir de ces constats, il nous a semblé intéressant de développer un projet autour de ce cours d'eau.

Lors de nos visites au Val-de-Ruz, nous avons également remarqué que la commune manque cruellement d'infrastructures de mobilité douce, tels que trottoirs, passages piétons, pistes cyclables. Les habitants ne sont donc pas incités à utiliser d'autres moyens de transports que la voiture ou les bus. Ces observations nous ont motivé à mettre en place une voie verte permettant le déplacement sécurisé et facilité pour les piétons et cyclistes.

Ainsi, le projet de voie verte que nous proposons longe le Seyon et permet d'intégrer et valoriser les différents aspects paysagers évoqués précédemment, tout en promouvant une mobilité douce sûre et agréable dans le Val-de-Ruz. Plus que le simple développement d'une voie de mobilité, c'est un véritable travail sur les espaces de la commune et ses atouts qui est effectué.

La trame verte de mobilité douce que nous imaginons s'allie à des préoccupations de préservation et de développement de la biodiversité régionale. Sur plusieurs lieux stratégiques, le projet de voie verte se couple à un projet de renaturation de la rivière. Elle cherche également à contribuer à la promotion du patrimoine local, qu'il soit naturel, paysager, architectural ou culturel. C'est pourquoi notre tracé intègre des places d'intérêts de la région comme les moulins de Bayerel ou l'église d'Engollon. Certains lieux désaffectés prennent également un sens nouveau en jouant un rôle de promotion de la culture locale. C'est le cas de l'ancienne STEP (station d'épuration des eaux usées), qui verrait naître un centre d'exposition et de promotion de la culture locale.

Cette dernière situation témoigne d'une idée clé sur laquelle notre projet s'est construit : intégrer l'existant. La vision que nous employons tout au long de notre travail se veut simple et réaliste. Nous cherchons également à intégrer ce qui se fait déjà dans le Val-de-Ruz. Ainsi, nous associons notre voie verte à un projet de renaturation déjà en cours de réalisation sur le lieu dit des Prés-Maréchaux. Nous proposons également un chemin pédestre se liant au tracé existant des Chemins chouettes, association locale cherchant à faire découvrir le Val-de-Ruz et ses richesses par l'intermédiaire de la promenade. Ce chemin pédestre faisant une boucle, il conclut notre voie verte et permet de faire découvrir le projet de renaturation des Prés-Maréchaux via un sentier didactique cherchant également à se joindre aux objectifs de l'APPSA¹ qui lutte pour la protection du Seyon depuis plusieurs années.

Déroulement du projet

Notre projet s'est déroulé dans le cadre de l'atelier CreST du Master de l'Université de Genève en Développement Territorial. Cet atelier nous a permis de nous familiariser avec des outils et méthodes de création de projet d'aménagement du territoire. Nous avons pu nous confronter aux enjeux pratiques et techniques qu'implique un projet d'aménagement. Dans notre projet nous avons spécialement bien cerné l'enjeu de la collaboration transdisciplinaire. Il est en effet impossible d'imaginer prévoir une renaturation et une voie verte sans la coopération avec des professionnels venant d'autres disciplines comme la biologie, la géologie, l'ingénierie ou encore l'architecture.

Pendant toute la réalisation de notre projet, nous avons été suivis et encadrés par plusieurs professeurs architectes, urbanistes, paysagistes et géographes, qui nous ont donné des pistes de recherches et orienté. Ceci nous a poussé à trouver des solutions optimales pour répondre à nos objectifs.

A la fin de notre travail, l'ensemble des étudiants a pu présenter ses différents projets devant les autorités neuchâteloises. Cette rencontre a été pour notre groupe l'occasion d'une mise en valeur de notre travail et a suscité un vif intérêt de la part des responsables. C'est ainsi que ces derniers ont affirmé que notre travail pourrait devenir la base d'un futur projet d'aménagement du Val-de-Ruz. Dans ce sens, il est même envisageable que nous approfondissions notre projet sous la forme d'un mandat auprès de la commune. Ceci est une opportunité que nous serions heureux de saisir et qui peut être interprétée comme une preuve d'un travail aboutit et en phase avec les contraintes réelles du projet.

1. Association pour la sauvegarde du Seyon et de ses affluents

Bibliographie

Ouvrages

Barthassat M., 2009, « Entre naturalité et agriculture, l'espace public rural de la Haute-Seymaz », Les carnets du paysage, N° 18, p. 81-105

CERTU, 2013, « La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton »,

Collectif, 2009, « Du côté des ingénieurs », Les Carnets du paysage N° 18

Della Casa F., 2007, « Renaturation de la Seymaz et de ses affluents », Tracés, N°6, p. 6-12

Grétillet D., 2011, « Régionalisation de la gestion des eaux dans le Val-de-Ruz », Neuchâtel

La Fario - Fédération Neuchâteloise des pêcheurs et rivières, 2011, « Restauration du Seyon aux Près Maréchaux » : Avant-projet détaillé

Lugnon A., Poupon C., 2014, Projet qualité du paysage Val-de-Ruz, Cernier, L'Azuré études en écologie appliquée, 56p.

Lugon A. et Bilat Y., 2004, « Val-de-Ruz grandeur nature - des paysages façonnés par l'homme », 9p.

Lugon A. et Jacot-Descombes P., 2008, Plaquette « Comment aménager un réseau écologique ? »

Ministère de l'Ecologie et du développement durable, Fiche 3 - Voies vertes : choix techniques, Paris, 2003

Reporterre, « Chic, on peut revenir à la nature ! À Gif, une rivière reprend son cours », [en ligne] <http://www.reporterre.net/spip.php?article6411> (consulté en octobre 2014)

Reporterre, « Les inondations dans le Var ne sont pas une catastrophe naturelle », [en ligne] <http://www.reporterre.net/spip.php?article5287> (consulté en octobre 2014)

Reporterre, « Les inondations sont bénéfiques pour la biodiversité et contre la sécheresse », [en ligne] <http://www.reporterre.net/spip.php?article5441> (consulté en octobre 2014)

République et Canton de Genève, 2009, « La Seymaz – 2e édition », Fiche-rivière N° 10, [en ligne] http://ge.ch/eau/media/eau/files/fichiers/documents/Publications/seymaz_2eed-_site.pdf (consulté en novembre 2014)

Ville et Canton de Genève, 2009, « Voie verte d'agglomération », document cadre projet d'agglo franco Valdo genevois - Cahier n°15

Wuthrich P., « Au chevet des cours d'eau », Migros Magazine [en ligne], no 17, 2012, <http://www.migros-magazine.ch/societe/environnement/article/au-chevet-des-cours-d-eau> (consulté en octobre 2014)

Emissions

« Au Val-de-Ruz, on bouge à vélo et hélas en bagnole! » [Emission TV], diffusée sur Canal Alpha le 8 septembre 2104, url : <http://www.canalalpha.ch/actu/au-val-de-ruz-on-bouge-a-velo-ethelas-en-bagnole/> (consulté 20.10.14)

« Val-de-Ruz (NE) : à la découverte des chemins chouettes » [Emission TV], diffusée sur RTS le 19 juillet 2013 (Couleurs locales) url : <http://www.rts.ch/video/info/couleurs-locales/5079371-val-de-ruz-ne-a-la-decouverte-des-chemins-chouettes.html> (consulté 22.10.14)

Sites web

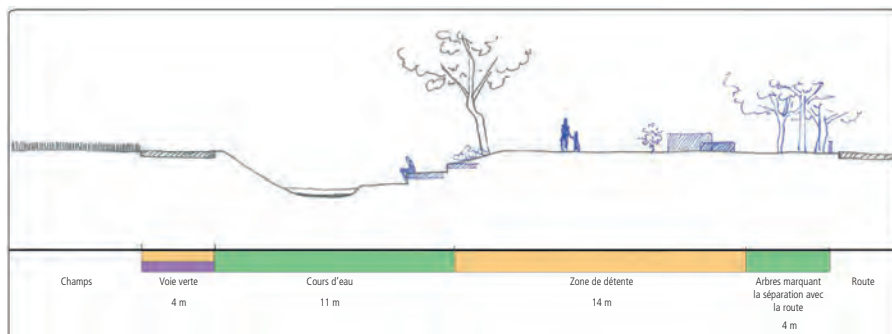
Site web des Chemins chouettes : <http://www.chemins-chouettes.ch/> (consulté en septembre 2014)

Site web de l'association V2R bouge : <http://www.v2r-bouge.ch/> (consulté en septembre 2014)

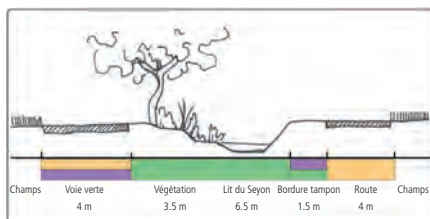
Site web du Val-de-Ruz: <http://www.vaudruziens.ch/> (consulté en septembre 2014)

REVITALISATION DU SEYON

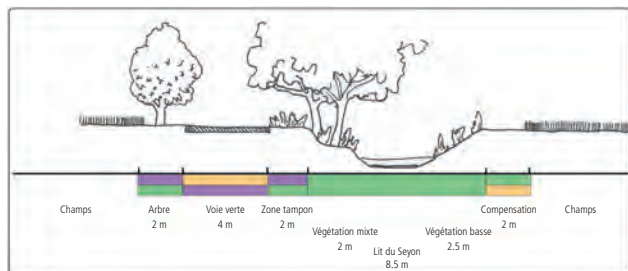
Le cours d'eau: un élément identitaire et structurant



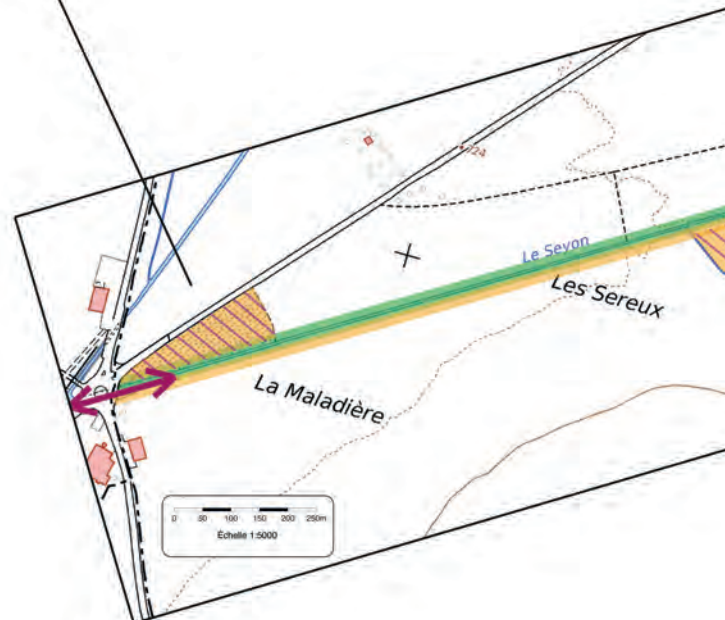
La proximité entre la voie verte et les champs agricoles doit être un avantage et non un inconvénient. Elle doit permettre aux différents utilisateurs (promeneurs, paysans, cyclistes, ...) de cohabiter respectueusement et de prendre conscience des différents usages relatifs au même espace.



La végétation permet à la fois de créer une séparation entre la voie verte et le cours d'eau, et de renforcer la trame créée par le cours d'eau. Il s'agit aussi de permettre aux utilisateurs de rester à une distance raisonnable du cours d'eau et des berges pour observer la faune et la flore environnantes. Ces surfaces non utilisées par l'être humain peuvent être des zones naturelles d'observation et de contemplation de la nature.



L'espace laissé au cours d'eau est plus important, permettant à celui-ci de suivre son développement et sa morphologie naturelle. Le cours d'eau est aussi étroitement lié aux berges, la présence d'une végétation haute (arbres, racines profondes) et d'une végétation basse (haies et prairies fleuries) crée une zone humide aux fonctions écologiques multiples.



Principes et mesures

qualité paysagère

identité commune

liaison de mobilité

Protéger

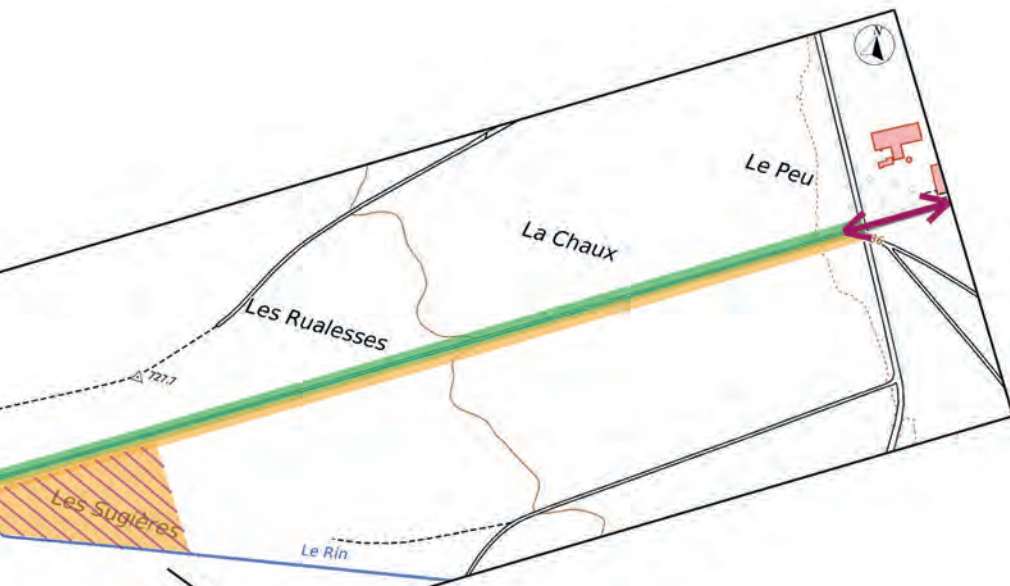
Milieu naturel (faune et flore)
Cours d'eau

Créer espace commun

Concilier les usages
Espace de rencontre

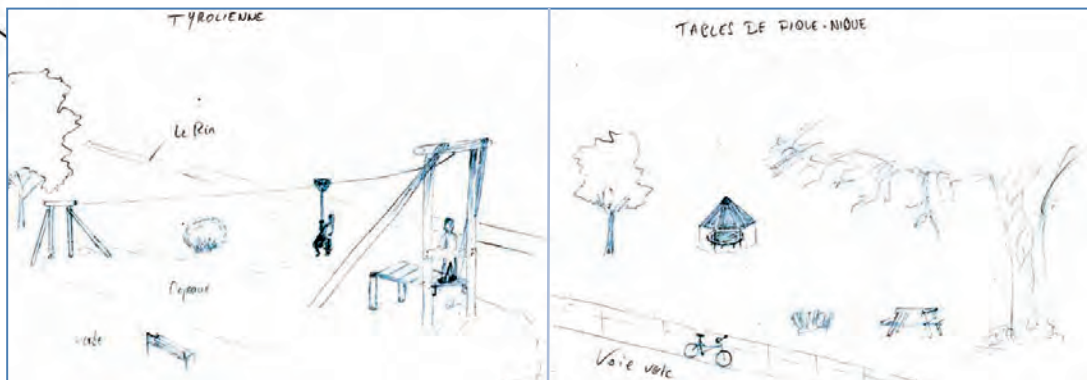
Relier et lier

Usagers et environnement
Lieux



La revitalisation donne plus de place à la nature et la biodiversité tout en offrant un espace de découverte, d'observation, de loisirs et de détente aux promeneurs.

L'espace de détente offre un moment de convivialité pour les enfants et les adultes. Des jeux et des tables de pique-nique sont à leur disposition.

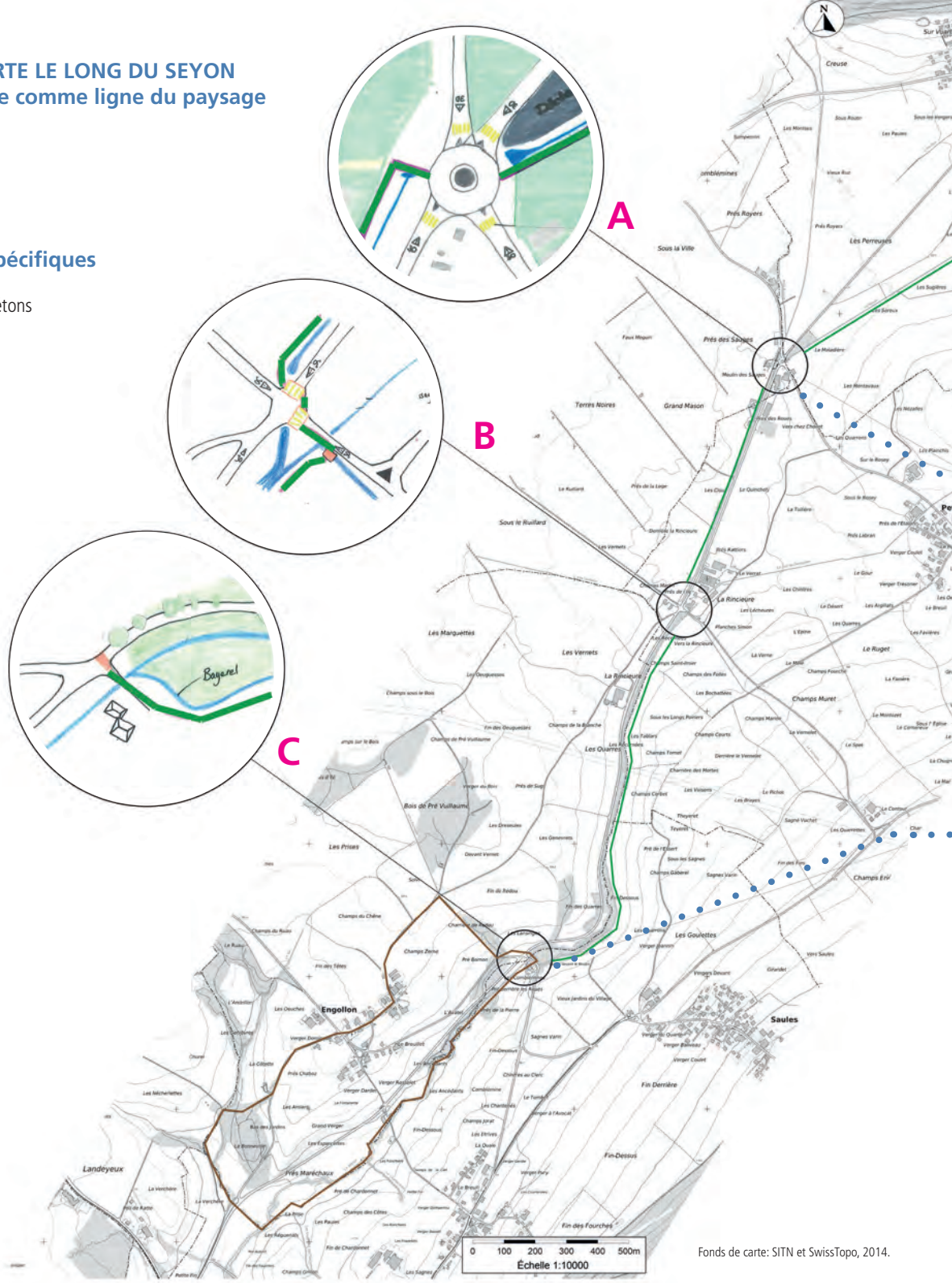


CRÉATION D'UNE VOIE VERTE LE LONG DU SEYON

Une voie de mobilité douce comme ligne du paysage

Aménagements spécifiques

- création de passages piétons
- installation d'un pont
- zones 30



- Voie verte
- Pont
- Chemin pédestre

Aménagements par séquences

Séquence 1

- Revitalisation de 2 km : plus d'espace à la nature et à la biodiversité
- Voie verte : axe de mobilité douce
- Espace de détente : loisirs, rencontre et convivialité



Séquence 2

- Voie verte : axe de mobilité douce le long de la route cantonale, toujours à côté du Seyon
- Deux points importants : rond-point de la Maladière et de la Rincière, aménagements spécifiques pour la sécurité et le confort



Séquence 3

- Revitalisation des Prés-Maréchaux : synergie avec projet existant : parcours didactique
- Chemin pédestre et didactique : synergie avec Chemin Chouette valorisation du patrimoine culturel : moulin de Bayerel, église d'Engollon et ruines médiévales de la Bonneville
- Espace de stationnement mobilité douce : parking à vélo qui permet de continuer la promenade

