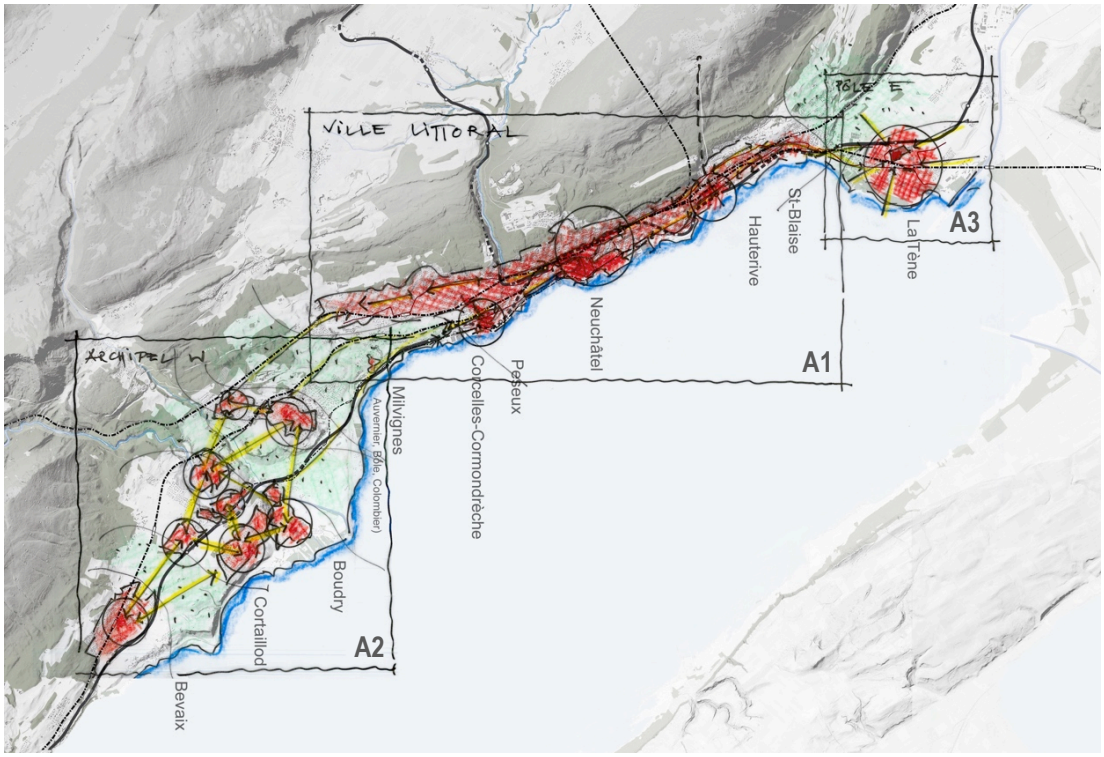
II. Vision / Projet de territoire

Le projet de territoire précise les points d'appui du développement de la COMUL dans trois directions complémentaires : ce qui apparaît au premier regard - les centralités structurantes - puis l'armature du développement fondée sur la coordination entre mobilité et urbanisation, et enfin son identité et sa spécificité fondées sur ses paysages et ses « trésors » de toutes natures.

Ces trois directions sont développées dans les pages suivantes et constituent le volet spatial du projet de territoire. Chacune est déclinée en « chantiers », terme à comprendre dans le sens de son image de réalisation d'un projet qui suppose des moyens à mettre en œuvre dans la durée.

Centralités structurantes (chantiers A1 à A3)

Objectif : structurer le développement de la COMUL par ses centralités principales, c'est-à-dire organiser la nature, l'ampleur et le phasage des développements en fonction des spécificités de chaque centralité



Chapitre développé en 3 « fiches »

A1 La Ville littoral

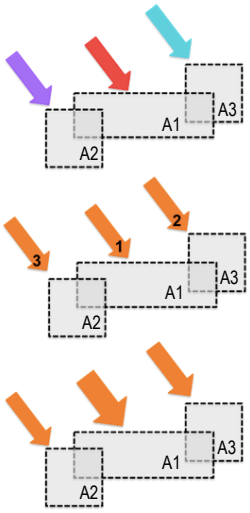
De Peseux à St-Blaise avec les centralités de Neuchâtel, Monruz et Serrières, pour répondre aux enjeux de densifications ponctuelles, d'espaces publics et de mises en réseau des potentiels.

A2 L'Archipel Ouest

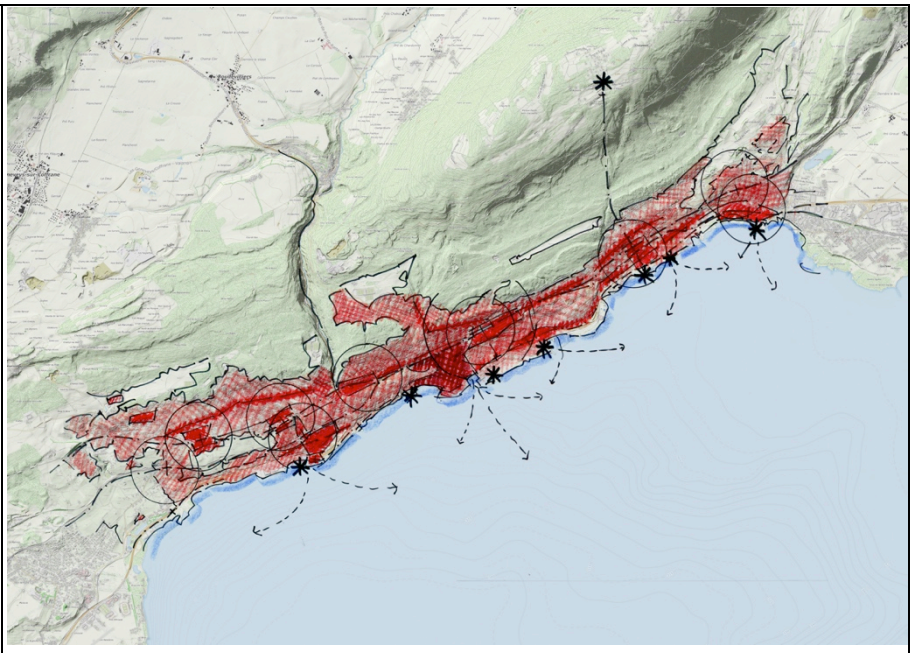
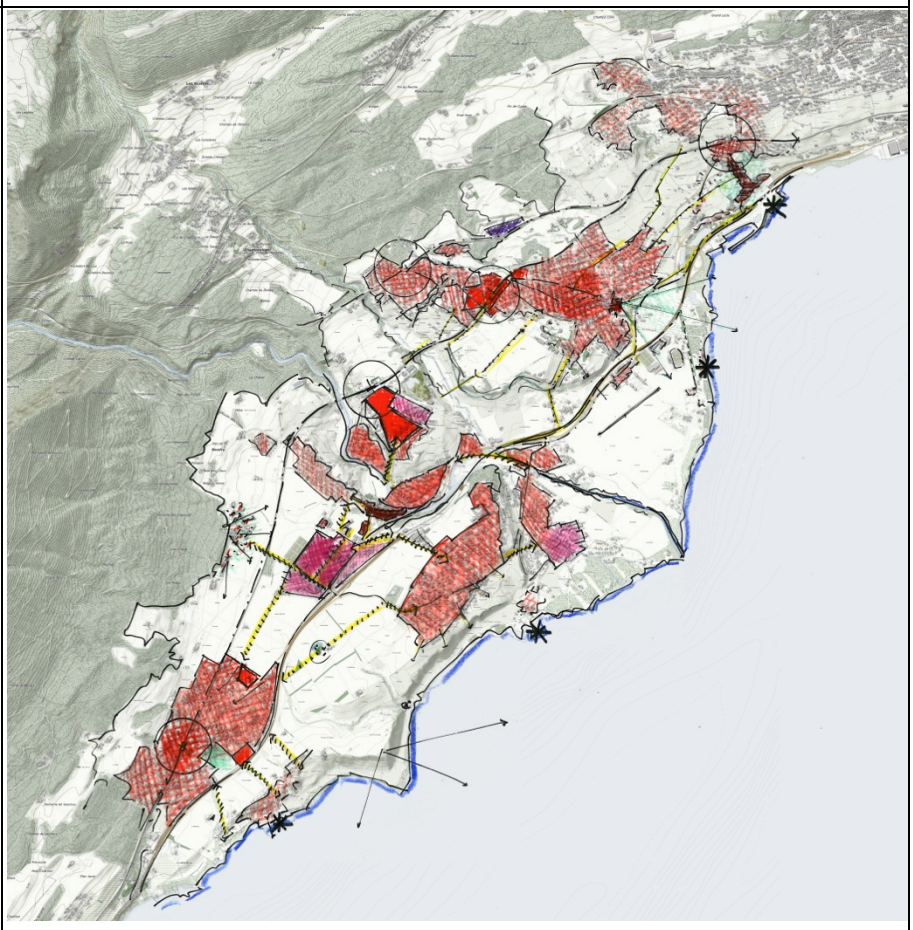
Pour organiser au mieux le développement de pôles reliés entre eux dans le paysage (sans étalement urbain).

A3 Le Pôle Est

Pour consolider et développer une nouvelle « ville » autour de ce qui existe (gare et Marin centre), deux visions étant encore en discussion (l'une entièrement au sud de l'autoroute et l'autre partiellement au nord).

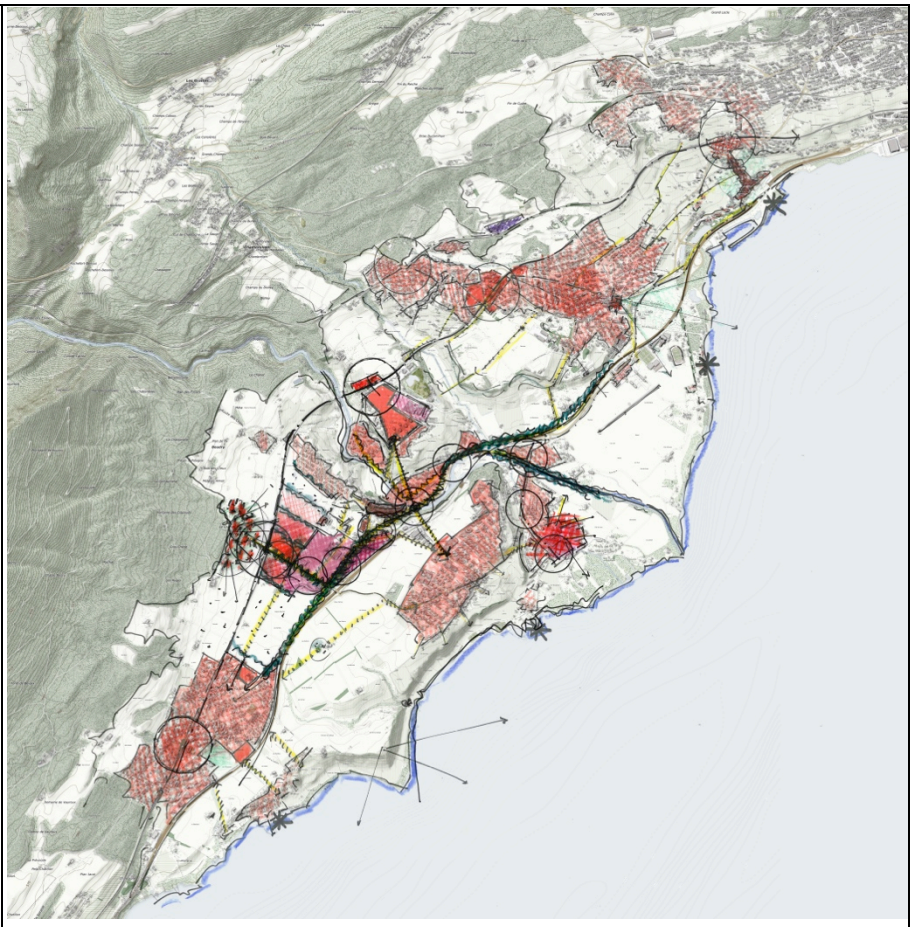
A1 **A2** **A3**	**La vision globale du développement de la COMUL** **Structurer le développement de la COMUL sur ses centralités principales (« moteurs ») : la Ville-littoral (A1), l'Archipel Ouest (A2) et le Pôle Est (A3)** **Organiser la nature, l'ampleur et le phasage des développements en fonction des spécificités de chaque centralité, et dans le sens de la vision décidée en commun**
pourquoi	**Profiter de la capacité d'entraînement des « moteurs » en valorisant au mieux leurs atouts et potentiels dans l'intérêt de toutes les communes**
quoi + quand	**La vision globale** Cette vision est nécessaire à l'organisation des développements dans la durée (leur nature, leur ampleur et leur phasage), dans un juste équilibre entre les spécificités de chacun et l'intérêt commun, (selon quels critères commencer et comment poursuivre, voire parfois réorienter). Elle est en lien étroit avec la gouvernance qui sera progressivement mise en place (cf. E2). Elle permet d'approfondir à l'échelle de la COMUL la manière de différencier (qualitativement) le développement de ces centralités en fonction de leurs potentiels spécifiques, selon le principe de 3 philosophies pour 3 entités :  Piloter le développement la vision globale selon trois critères : • **la nature des développements**, ce qui est pertinent à l'adresse reconnue de Neuchâtel est différent de ce qui complète bien Marin centre ou vient renforcer l'Archipel Ouest • **le phasage des développements**, ce qui est pertinent avec la mise en route du RER sera réalisé avant ce qui dépend du prolongement du littorail • et **la quantité des développements** à terme, les potentiels en absolu dépendent à la fois de l'accessibilité des fonciers disponibles et des densités souhaitables des sites, mais ils sont globalement équivalents pour les trois « moteurs ».
	Pour chacun des « chantiers » suivants, fonder les étapes souhaitables du développement en priorité sur les réseaux de transports publics structurants existants et planifiés (RER, et lignes de bus principales du littoral). Puis réfléchir au développement à très long terme (2040+) sur la base des nouveaux réseaux (sans financement à moyen terme), par ex. les prolongements du littorail (Perreux, La Tène), afin de décider du développement à l'horizon 2030 (1er horizon du PDR) sur des bases solides. **A1. La ville-littoral** : Aujourd'hui : adresse reconnue à l'extérieur du canton, ville dense et compacte, accessibilité multimodale (train, bus urbains, MD, TIM), présence de sièges sociaux et d'activités à forte valeur ajouté, IFF, commerces Demain : renforcement de l'attractivité pour pérenniser l'attractivité au niveau (inter)national, traitement des périphéries Est et Ouest pour une intensité de qualité continue de part et d'autre du centre, densifications ponctuelles, valorisation des espaces publics et mises en réseau des potentiels

	A2. L'Archipel Ouest : Aujourd'hui : suburbain, densité moyenne, concentration autour des gares et cœurs historiques, accessibilité limitée (TP, TIM et MD peu attractifs), services de proximité uniquement (ni IFF, ni centres commerciaux) Demain : renforcement des centralités et de leurs liaisons dans un paysage de très grande qualité (sans étalement urbain) **A3. Le Pôle Est** : Aujourd'hui : « banlieue » accessible, faite d'opérations juxtaposées, beaucoup reste à faire pour mettre en relation les éléments déjà présents Demain : une nouvelle « ville » autour de l'existant (gare et Marin centre)
combien	Le PA3 évalue les potentiels à bâtir de manière suivante (comprenant tous les pôles de développement et différents potentiels de densification à l'horizon **2040,** pondérés selon leur taux de réalisation) : **Zones d'habitat, mixtes et de centre (hors pôles économiques cantonaux)** • Ville littoral : 8'100 habitants & emplois • Archipel Ouest : 6'400 habitants & emplois • Pôle Est : 3'700 habitants & emplois • **Au total : env. 18'200 habitants & emplois** Selon les données cantonales, la croissance attendue par le Canton pour le dimensionnement des zones d'habitat, mixtes et de centre est fixée à **13'050 habitants & emplois** pour 2040. **Potentiels des pôles de développement économique cantonaux** • Pôle Ouest (Perreux) : 1'700 emplois • Pôle Est : (La Tène) : 4'500 emplois • **Au total : env. 7'200 emplois**
comment	**Pour la vision globale** • Confier le pilotage général à la structure choisie pour la gouvernance de la COMUL (par ex. agence de développement), cette tâche de vérification de la cohérence des différents chantiers entre eux est essentielle dans la durée **A1. La Ville-littoral** • appliquer le principe de subsidiarité (prise en main de projet par les services de la Ville de Neuchâtel mais en coordination étroite avec les communes voisines concernées et la COMUL, en lien avec la gouvernance) **A2. L'Archipel Ouest** • lancer une étude test pour explorer plusieurs pistes et/ou étapes de développement en partant des qualités paysagères et des sites déjà identifiés et accessibles (par ex. plateau de la gare de Boudry) **A3. Le pôle Est** • même démarche pour explorer plusieurs pistes et/ou étapes de développement de la constitution d'une « ville » (en s'appuyant sur la gare et le centre commercial)
transversalité	Coordonner les développements des deux centralités Ouest et Est avec les communes et régions voisines localisées dans leur aire d'influence (particulièrement nécessaire en cas de fusion de communes et et/ou de participation en parallèle à deux démarches de PDR)

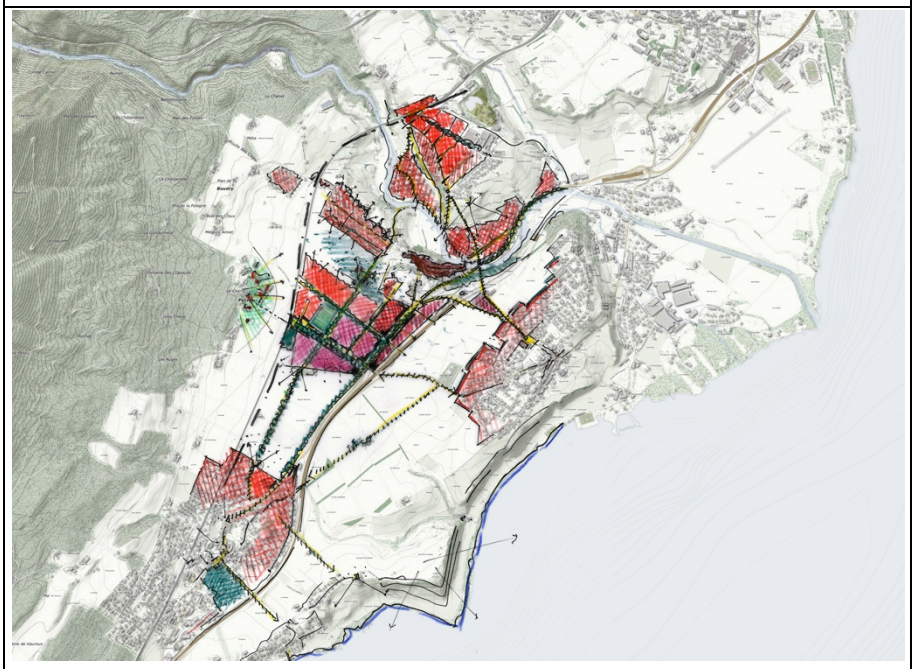
illustration A1	 *Ville littoral - vision du développement*
illustrations A2	 *Archipel Ouest - phase 1 du développement*

illustrations A2

suite



Archipel Ouest - phase 2 du développement

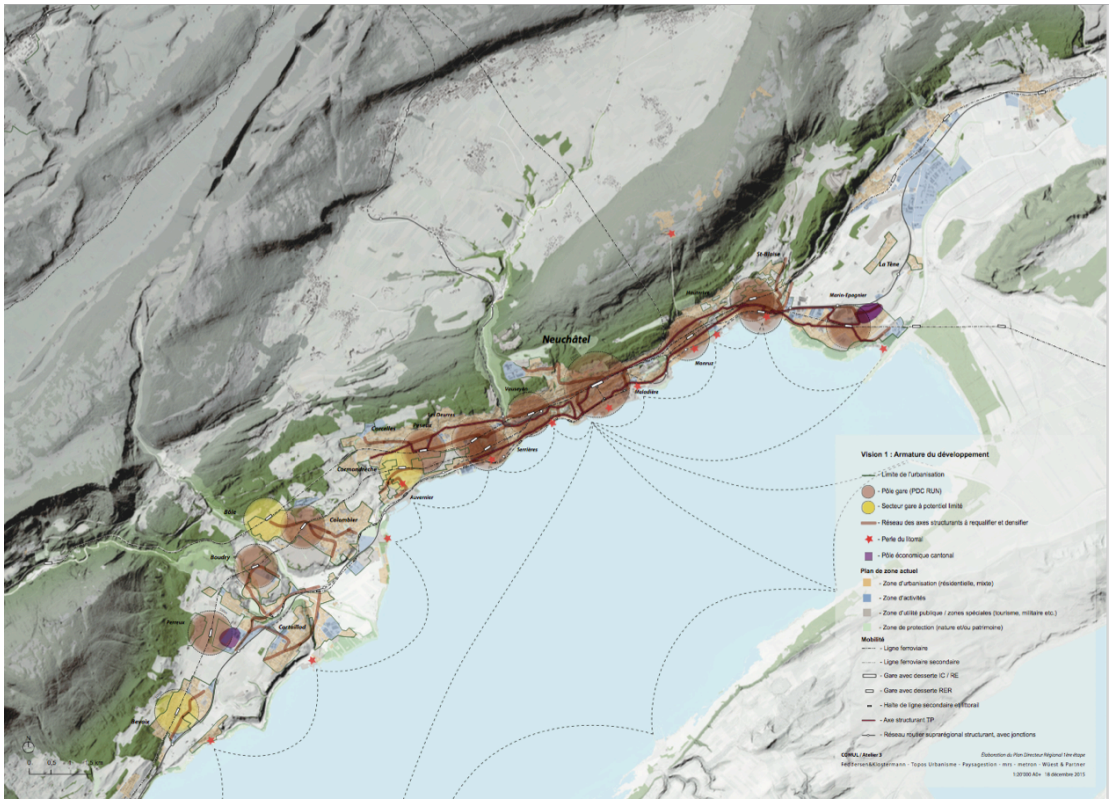


Archipel Ouest (détail du plateau de Perreux) - vision à très long terme

Illustrations A3	 *Pôle Est à moyen / long terme - scénario A*
	 Pôle Est à moyen / long terme - scénario B

Mobilité et urbanisation (chantiers B1 à B5)

Objectif : structurer le projet de territoire de la COMUL par les liens entre les infrastructures de transport et l'urbanisation, en intégrant l'échelonnement de leur réalisation



Chapitre développé en 5 « fiches » *(plan au format A2 annexé au rapport)*

B1 Le réseau de mobilité structurant

Pour répondre à l'enjeu de cohérence d'ensemble du système de mobilité et de coordination avec le PA3.

B2 Le réseau des pôles gares

Ce chantier est prioritaire car lié au RER, et le temps de mise en service de l'infrastructure est similaire au temps de maturation des projets urbains : lancer quelques opérations permettra de « faire la preuve par l'exemple ».

B3 Le réseau des axes structurants

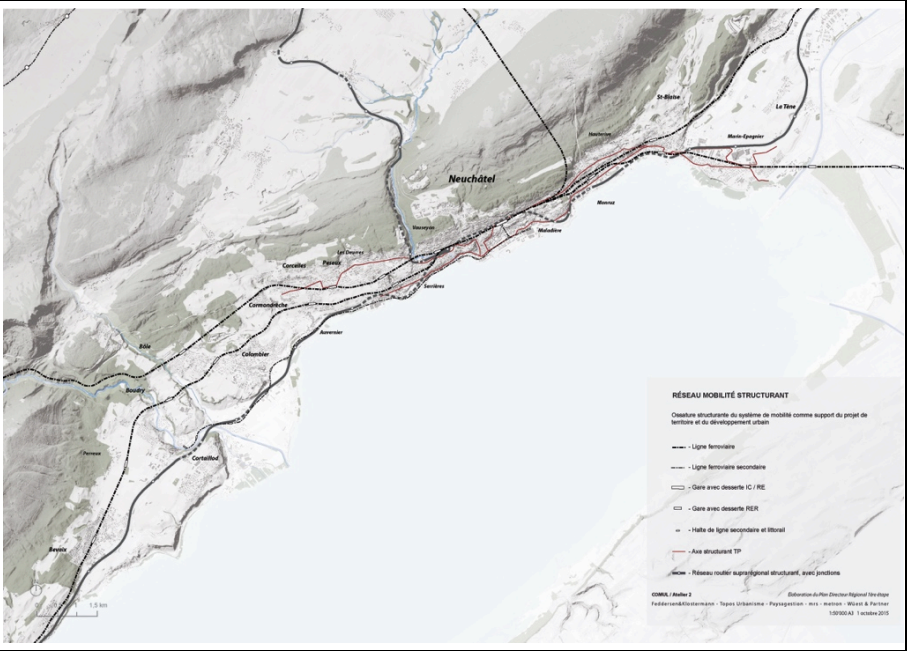
Sur le réseau des voies existantes qui relie les centralités, traiter en même temps – et de manière cohérente – l'organisation de la circulation et l'aménagement des espaces publics, ainsi que les densifications possibles dans les quartiers adjacents.

B4 Les sites d'activités à différentes échelles

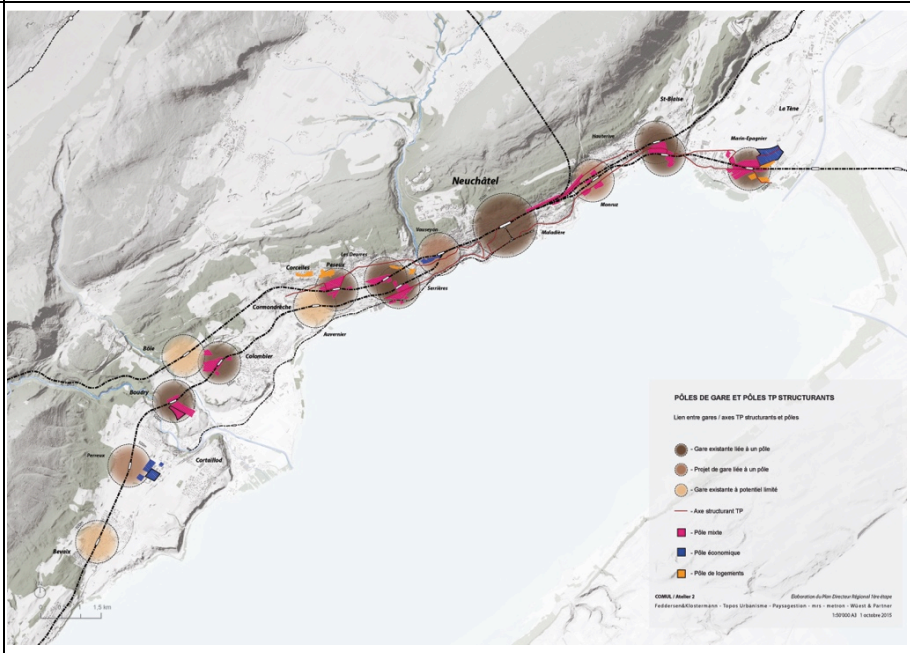
Fonder le développement économique sur le principe de « la bonne entreprise au bon endroit » et qualifier les différents sites propices à l'économie (yc les centres villes, les « étincelles », les sites de « veille », l'aéroport et les installations à forte fréquentation IFF tels les centres commerciaux ou sportifs).

B5 La mise en œuvre du PA3

Approfondir et mettre en œuvre les stratégies mobilités du PA RUN3 à l'échelle régionale et intercommunale, et développer les projets (mesures) associés.

B1	**Le réseau mobilité structurant** **Assurer la cohérence d'ensemble du système de mobilité et la coordination avec le PA3**
où	
pourquoi	**Fonder les étapes souhaitables du développement sur les réseaux structurants de mobilité, en priorité sur le réseau des transports publics structurants existants et planifiés (RER neuchâtelois, littorail avec prolongement en Ville de Neuchâtel et 2 lignes de bus principales du littoral)**
quoi + quand	Horizon 2030 - Projet de mobilité cantonal, avec notamment les investissements PRODES pour le réseau RER neuchâtelois et le littorail à l'horizon 2030 (fonction des décisions des Chambres fédérales en 2018) et le programme d'entretien des routes cantonales. Structurer le développement territorial, en particulier celui des activités fortement génératrices de trafic (ICFF, logistique, etc.), en fonction du réseau structurant routier et autoroutier. Au delà - Assurer un développement coordonné avec la vision de mobilité à long terme (2040+, sans financement à moyen terme), notamment les nouveaux réseaux structurants de transports publics (ex. prolongements du littorail vers Perreux et/ou La Tène, augmentation de la fréquence à 15' du RER, nouvelle liaison diamétrale sans changement en gare de Neuchâtel et potentielles nouvelles gares à Monruz et Vauseyon)
combien	Projet PRODES 2030 (entre autres) : • Cadence 15 minutes des trains régionaux entre Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. • Augmentation de l'offre des trains de la Béroche, avec une cadence 30 minutes entre Neuchâtel et Gorgier et des relations directes performantes Gorgier – La Chaux-de-Fonds • Augmentation de l'offre des trains du Val-de-Travers, avec un nouveau tronçon ferroviaire entre Bôle et Cormondrèche permettant de maintenir une desserte ferroviaire des communes de Corcelles-Cormondrèche et Peseux

	• Création de la nouvelle halte de Perreux sur la ligne Neuchâtel – Gorgier, desserte du pôle économique cantonal en développement. • Amélioration de l'accessibilité centre-ville – gare de Neuchâtel avec le prolongement de la ligne du Littorail
comment	Coordination avec le Canton, responsable des projets structurants, ainsi qu'avec le RUN et le projet d'agglomération PA RUN 3 Réserver dès aujourd'hui les emprises nécessaires pour le développement des infrastructures de transports structurantes futures (augmentation capacité ferroviaire type doublement de voies, prolongation littorail, etc.)
transversalité	Planification ferroviaire interrégionale avec les Cantons voisins

B2	**Le réseau des pôles gares** **Développer des projets urbains dans les quartiers des gares de la COMUL, en profitant de l'accessibilité et de la disponibilité de nombreuses parcelles**
où	 **Les 3 types de pôles gare** • avec une gare existante et un potentiel de projet urbain alliant densification et traitement des espaces publics (en plus grand nombre que ceux du PDCn) Boudry, Colombier, Corcelles-Peseux, Les Deurres, Serrières, Neuchâtel (en grande partie réalisés), St-Blaise (coteau et lac) et Marin-Epagnier-La Tène • avec une gare en projet ou à remettre en service et un pôle en devenir disposant d'un potentiel de projet urbain (densification et espace public) : Perreux, Vauseyon et Monruz • avec une gare existante mais un potentiel plus limité : Bevaix, Bôle et Auvernier
pourquoi	**Compléter la capacité d'entrainement des trois « moteurs » de la COMUL par le développement d'un potentiel important réparti dans tout le territoire : celui des transports publics existants et prévus à l'horizon 2030 (puis au delà), en particulier les quartiers des gares du réseau RER, et des haltes des axes TP structurants** Ces lieux sont intéressants car ils cumulent plusieurs qualités essentielles : leur accessibilité, leur connexion au maillage urbain et aux quartiers voisins, leur capacité à créer de nouvelles centralités ou à renforcer des centralités existantes Ces qualités en font des lieux de vie / de rencontre pouvant cumuler de nombreuses fonctions publiques (écoles, cliniques, etc.) ou économiques (centres d'achat, lieux particulièrement adaptés pour les entreprises en complément des pôles monofonctionnels destinés aux activités) Leur rôle de zones charnières nécessite toutefois de développer des espaces publics attractifs et des interfaces multimodales fonctionnelles (connexions train – bus), pour favoriser les modes TP et MD

<table>
<tr><td>quand + quoi</td><td>Lancer rapidement ce chantier en profitant du temps prévisible de mise en service du RER assez proche du temps de maturation des projets urbains
Prendre l'initiative de quelques opérations à l'échelle de la COMUL
• pour « faire la preuve par l'exemple » de ces potentiels de développement
• et développer la méthode de travail en accompagnant les communes concernées dans ce type de travail (nouveau pour tous)</td></tr>
<tr><td>combien</td><td>Les potentiels estimés (issu du PA3, yc. les extensions de zones liées aux pôles) :
Pôles de gare (gares existantes)
<table>
<tr><th>Potentiels zones d'habitat et mixtes</th><th>Potentiel HE (pondéré*)</th></tr>
<tr><td>Boudry</td><td>1'200 HE</td></tr>
<tr><td>Colombier</td><td>250 HE</td></tr>
<tr><td>Corcelles - Peseux</td><td>300 HE</td></tr>
<tr><td>Les Deurres</td><td>300 HE</td></tr>
<tr><td>Serrières</td><td>450 HE</td></tr>
<tr><td>Neuchâtel</td><td>à estimer par projet urbain
(au nord des voies)</td></tr>
<tr><td>St-Blaise - Hauterive</td><td>200 HE</td></tr>
<tr><td>Marin - Epagnier</td><td>2'100 HE</td></tr>
<tr><td>Bevaix, Bôle et Auvernier</td><td>à estimer par projet urbain
(potentiel limité)</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>4'700 HE</td></tr>
</table>
* Taux de réalisation pondéré selon PA3
(70% pour modifications de zone, 100% pour extensions de zone)
<table>
<tr><th>Potentiels pôles d'activités</th><th>Potentiels emplois</th></tr>
<tr><td>La Tène (pôle économique cantonal)</td><td>4'500 E</td></tr>
</table>
Pôles de gare (gares à créer ou à remettre en service)
• Perreux (pôle économique cantonal) : 1'700 emplois
• Vauseyon (pôle d'activités) : 400 emplois
• Monruz (pôle mixte): 700 habitants & emplois (pondéré)
• total : 2'800 habitants & emplois</td></tr>
<tr><td>comment</td><td>Choisir les sites les plus aptes à se développer et organiser la maîtrise d'ouvrage urbaine intercommunale par le lancement de quelques projets pilotes
Choisir une méthode de travail permettant à tous d'apprendre par l'échange (par ex. MEP, études-tests), et prendre soin de bien réunir tous les acteurs impliqués dans le processus de projet (CFF, propriétaire fonciers, investisseurs, etc.)
Puis commencer le travail …
• en mettant progressivement en place les structures de gouvernance ad hoc (à l'échelle de la COMUL ou des communes directement concernées pour commencer ?)
• en précisant le programme souhaité pour chaque pôle (mixité, type d'habitat, type d'activités)
• et en lançant les démarches retenues dans les sites qui s'y prêtent le mieux (pour des raisons techniques ou de volonté politique)</td></tr>
<tr><td>transversalité</td><td>Coordonner les rabattements des bus régionaux avec les trains,
en particulier le RER</td></tr>
</table>