**Rapport du Conseil communal au Conseil général**
à l'appui de
**la stratégie politique d'aménagement de la commune de La Tène**

Monsieur le président,
Mesdames, Messieurs,

## 1 Introduction

Par le présent rapport, le Conseil communal sollicite votre Autorité pour qu'elle fasse sienne le résultat des travaux de réflexion concernant la révision du Plan d'aménagement local (ci-après : PAL), menés conjointement entre le Conseil communal et la commission ad hoc du Conseil général (ci-après : ComPAL).

## 2 Développement

La STRATEGIE POLITIQUE D'AMENAGEMENT est l'aboutissement de plus de six mois de travail de la ComPAL, du Conseil communal et des spécialistes du RUN en la matière. Elle est le fruit d'intenses discussions et de débats ayant eu parfois des dimensions techniques et pratiques, mais le plus souvent avec une dimension politique très marquée par le souci et la volonté des protagonistes de maintenir la qualité de vie des habitants de la commune tout en prenant conscience des enjeux de développement qui sont prévus à l'Est du Littoral neuchâtelois, plus particulièrement sur la commune de La Tène.

Au total, 7 séances de travail d'environ 2 heures chacune ainsi qu'une séance de restitution ont été nécessaires à la ComPAL pour aboutir à la stratégie politique d'aménagement. Celle-ci servira de socle et de « feuille de route », exprimant ainsi les intentions des responsables politiques de la commune, aux futurs mandataires qui seront désignés pour établir l'avant-projet PAL.

La ComPAL a fait preuve d'audace dans ses réflexions. Une attention particulière a été portée sur des endroits qui pourraient devenir problématiques à moyen et long terme, comme par exemple la zone industrielle « des Marais ». De telles visions impliquent forcément un important travail de discussions avec les propriétaires et des intentions claires à leur exprimer par le politique.

La stratégie politique d'aménagement s'inscrit aussi parfaitement dans l'intercommunalité et les enjeux qui transcendent les limites communales et qui soulignent l'importance que le territoire ne se pense pas seulement à l'échelle d'une commune.

Le Conseil communal a fait sienne cette stratégie d'aménagement. Il est enthousiaste de poursuivre la suite de la démarche, car elle reposera sur un consensus politique qui permettra de concrétiser les ambitions traduites par cet important travail de groupe.

## 3 Suite du processus

La stratégie politique d'aménagement est la première étape de la première phase du processus de révision du PAL. Cette première phase, phase de **l'étude préalable**, s'articule en trois étapes :

1. Stratégie politique d'aménagement
2. Etablissement d'un cahier des charges
3. Appel d'offres pour déterminer les mandataires pour l'avant-projet (2e phase)

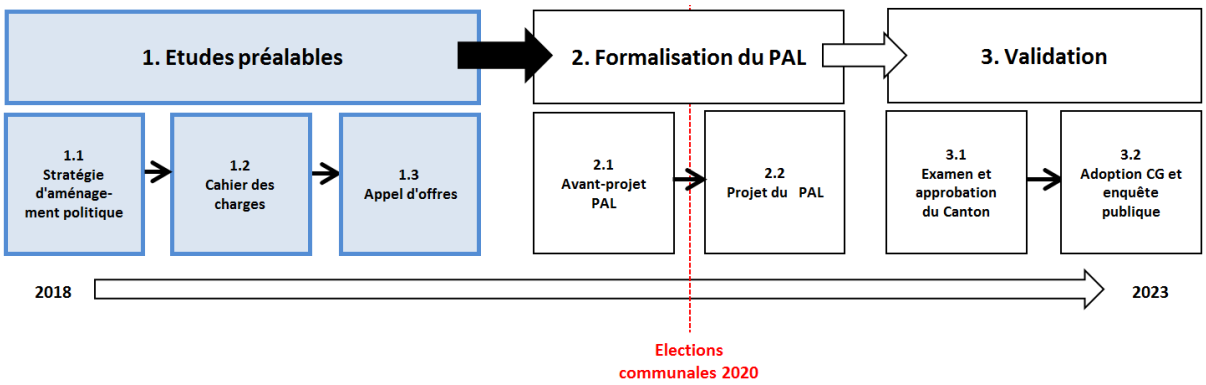
La deuxième phase ne sera engagée que si le Conseil général valide la stratégie politique d'aménagement, en raison de l'importance politique des enjeux, des objectifs et des intentions dégagées par la ComPAL dans ses travaux de réflexion.

Cette deuxième phase débutera durant le premier trimestre 2019, après que le Conseil général se sera prononcé sur une demande de crédit (demande prévue pour la séance du Législatif du 15 novembre 2018) afin de financer le mandat des spécialistes pour l'établissement de l'avant-projet. A ce moment le processus de révision du PAL entrera dans sa phase de **formalisation** (2e phase), laquelle s'articulera en deux étapes :

1. Avant-projet PAL (validation par le Conseil général au cours du 1er trimestre 2020)
2. Projet du PAL (2021)

Enfin la troisième et dernière phase, soit la phase de **validation**, devrait prendre fin en 2023[1]. Celle-ci s'articulera en deux étapes :

1. Examen et approbation par le Canton
2. Adoption par le Conseil général et enquête publique




## 4 Conclusion

La stratégie politique d'aménagement est une base indispensable pour réaliser l'aménagement futur du territoire de la commune de La Tène. La révision d'un PAL ne se fait que tous les 15 à 20 ans. Les responsables politiques d'aujourd'hui ont donc une lourde responsabilité, car ce sont eux qui contribueront à façonner le territoire communal pour toute une génération.

En considération des éléments cités ci-avant, Le Conseil communal invite le Conseil général à prendre acte, par un vote, de la stratégie politique d'aménagement annexée au présent rapport, validant ainsi la première phase du processus de révision du PAL et donnant le signal de la poursuite du processus.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

La Tène, le 22 mai 2018 LE CONSEIL COMMUNAL

Annexe : Stratégie politique d'aménagement

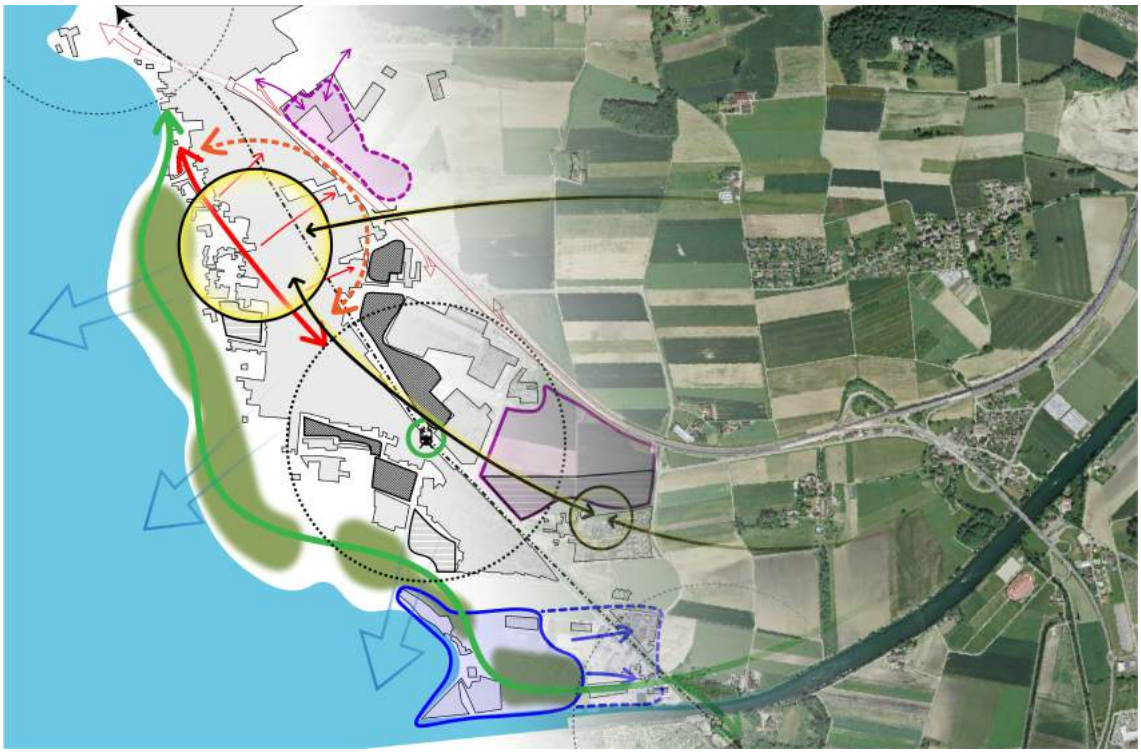
[1] Délai planifié qui ne tient pas compte d'éventuelles oppositions durant la période de mise à l'enquête.

# VERSION 1

# STRATEGIE POLITIQUE D'AMENAGEMENT

## La Tène

Mai 2018



**MANDATAIRE**

**Réseau urbain neuchâtelois**

Pierre Boillod, Nicolas Cardot
Av. Léopold-Robert 36
CP 1244 – 2301 La Chaux -de-Fonds
T +41 32 889 67 99
www.lerun-ch

# Préface

*Le domaine de l'aménagement du territoire s'est beaucoup transformé, avec l'adoption de la LAT et du nouveau plan directeur cantonal ainsi que la mise en œuvre du projet d'agglomération dans le cadre de la politique territoriale du Conseil d'Etat ratifiée par le Grand Conseil sur la base du rapport « un canton une vision » du 26 septembre 2007.*

*Par ailleurs, à un niveau plus large, la manière de penser le territoire a également évolué. Les politiques locales d'aménagement du territoire jouent un rôle prépondérant à leur niveau mais également dans le développement d'une région. Cet état de fait rend nécessaire la révision/élaboration du plan d'aménagement local afin que La Tène dispose des outils lui permettant de relever les défis auxquels elle sera inévitablement confrontée, sous l'angle notamment de la densification qualitative, de la valorisation des pôles de gares, du développement vers l'intérieur et des centralités, au profit de l'attractivité résidentielle, de la qualité environnementale et du développement économique de la commune, de la région et du canton.*

*Plus qu'une simple démarche administrative, la révision du PAL doit surtout s'inscrire dans une vision stratégique d'aménagement du territoire communal pour les 15 à 20 prochaines années.*

*Le territoire est l'élément fondamental qui agit comme vecteur et révélateur de la qualité de vie des habitants. Raison pour laquelle son aménagement doit être pensé et discuté de manière très large au sein des autorités mais également de la population. Il doit par conséquent trouver un consensus de grande ampleur.*

*Pour ce faire, le Conseil général a souhaité mettre sur pied une commission ad hoc composée de représentants de toutes les forces politiques du Législatif, d'une délégation du Conseil communal, du service de l'aménagement du territoire, ainsi que de spécialistes dans les domaines inhérents à l'aménagement du territoire, issus du Réseau urbain neuchâtelois par le biais d'un mandat de prestations, pour l'accompagnement de tout ce long processus de révision du plan d'aménagement local.*

*Le présent rapport de synthèse relate le résultat des réflexions de l'ensemble des membres de la commission ad hoc. Résultats qui sont le reflet de l'engagement, de la motivation mais aussi de la clairvoyance et de la volonté de chacune et de chacun. Le catalogue d'enjeux, d'objectifs et des intentions qui en découlent, permettra réellement au futur mandataire pour l'élaboration de l'avant-projet du PAL de travailler sur des bases solides, mais surtout sur une vision avec un fort ancrage politique.*

*Certes, le chemin est encore long et il sera semé d'embuches. Des débats de fond doivent encore avoir lieu sur certains secteurs de la commune appelés à se développer. Toutes les visions exprimées dans ce rapport ne trouveront peut-être pas de consensus. Cependant le résultat final sera sans aucun doute à la hauteur des attentes du plus grand nombre. C'est le sens même de la démocratie.*

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

# Sommaire

I. Introduction ..... 6
I.1. Contexte géographique ..... 6
I.2. Contexte politique ..... 8
I.3. Un plan d'aménagement local ..... 10
I.3.1. Contenu du PAL ..... 10
I.3.2. Portée du document ..... 11
I.3.3. Processus ..... 11
I.3.4. Planning ..... 14
II. Démarche ..... 15
II.1. Processus Communal ..... 15
II.2. Séances de travail de la Commission ad hoc pour la révision du PAL (ComPAL) ..... 16
II.2.1. ComPAL 1 : Introduction ..... 17
II.2.2. ComPAL 2 : Enjeux ..... 19
II.2.3. ComPAL 3 : Objectifs ..... 21
II.2.4. ComPAL 4 – 5 – 6 : Intentions I, II et III ..... 21
II.2.5. ComPAL 7 : Synthèse ..... 22
III. Résultats ..... 23
IV. Synthèse ..... 30
IV.1. Vision politique du développement territorial ..... 30
IV.2. Calendrier prévisionnel et suite à donner ..... 36
V. Conclusion ..... 37
VI. Annexes ..... 38
VI.1. Carte N°1 : Proposition de diagnostic ..... 38
VI.2. Carte N°2 : Proposition de schéma de de principes ..... 39
VI.3. Carte N°3 : Synthèse des intentions sur le territoire ..... 40

# I. Introduction

Ce document a pour vocation de synthétiser les enjeux prioritaires de développement territorial à court et moyen terme selon la vision politique du Conseil communal de La Tène. Ce rapport engage les autorités communales autour d'une stratégie d'aménagement réfléchie et concertée, première étape nécessaire pour la révision du plan d'aménagement local (PAL).

## I.1. Contexte géographique

La Tène est une commune du Canton de Neuchâtel, peuplée de 4963 habitants selon le recensement de la population au 31 décembre 2017.

Stratégiquement située sur la rive nord du Lac de Neuchâtel, la Commune de La Tène se situe à l'extrémité est de l'urbanisation continue du littoral neuchâtelois. De ce fait, la transition entre l'urbain et le périurbain se fait sur le territoire communal. Le canal de la Thielle à l'est de la commune, reliant le Lac de Neuchâtel au Lac de Bienne, fait la frontière avec le Canton de Berne. Surplombée d'un côté par la montagne de Chaumont, la commune bénéficie en revanche d'un dégagement sur les Alpes bernoises. La Tène est bordée à l'ouest par St-Blaise, au nord par Cornaux et à l'est par les communes bernoises de Gals et Gampelen.

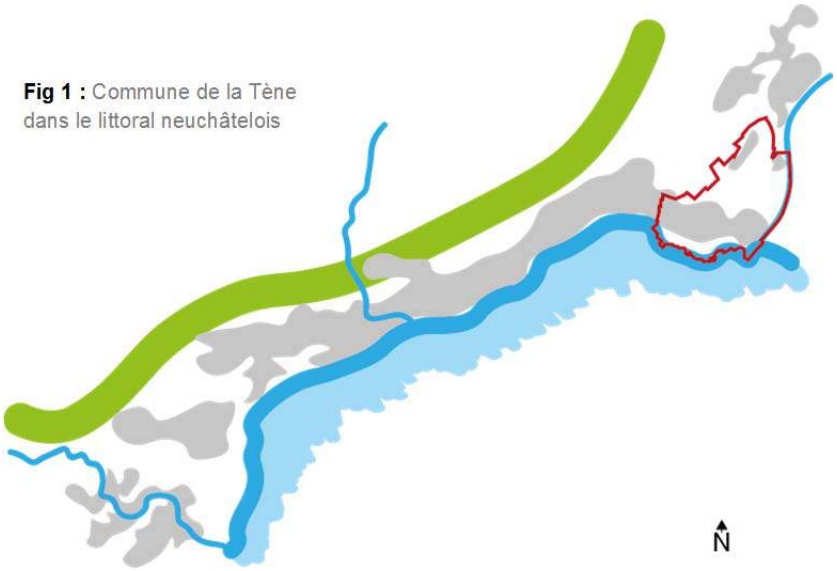



**Fig 1 :** Commune de la Tène dans le littoral neuchâtelois

La commune de La Tène est issue de la fusion de Marin-Epagnier et Thielle-Wavre le 1er janvier 2009, elles-mêmes fusionnées en 1888. La Commune de La Tène doit son appellation au lieu-dit du même nom situé sur le territoire communal. En effet, c'est à cet endroit que

dès 1857, précédant la correction des eaux du Jura, furent entreprises des fouilles archéologiques qui ont révélé de nombreux objets et habitats du second âge de fer (-450 à -25 avant J.-C.) tant et si bien que cette période fut appelée "La Tène" en cet honneur. Cette histoire du site est rappelée dans les armoiries de la Commune qui représente un glaive sur fond bleu.

Au début du XXème siècle, le territoire de l'actuelle Commune de La Tène comprenait 5 centralités : Marin, la plus grande; Epagnier et Thielle à l'est; Wavre sur son plateau au nord; enfin le domaine de Préfargier au sud.

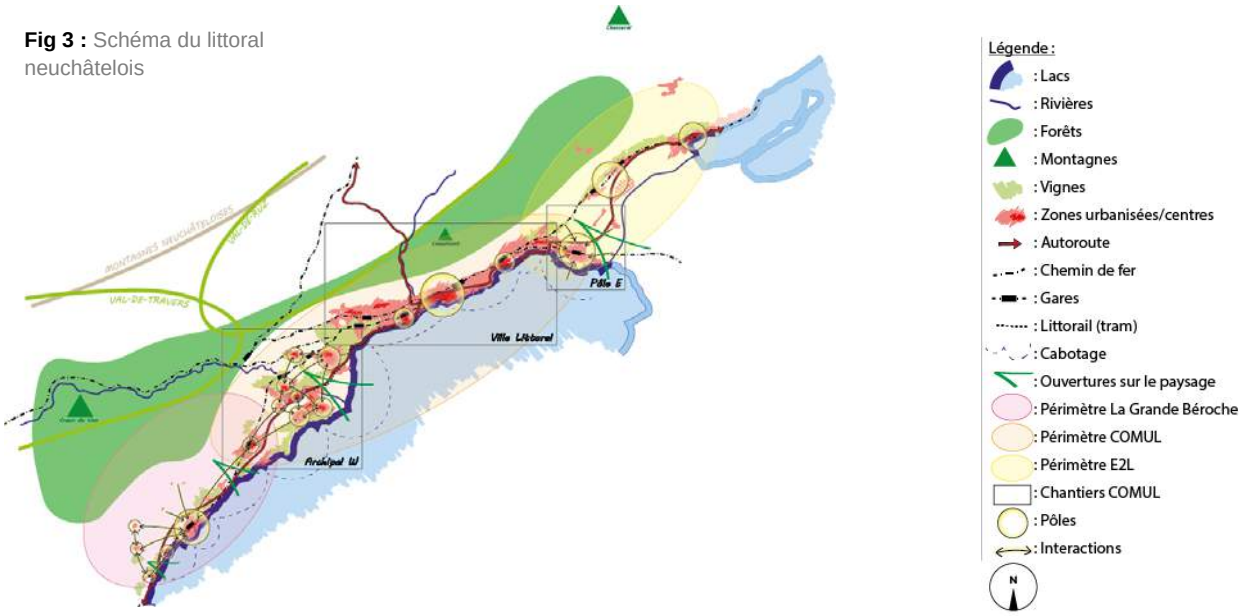
Si aujourd'hui les constructions de Marin et d'Epagnier se sont rejointes, les localités de Thielle et Wavre sont toujours entourées d'espaces naturels. Quant au domaine de Préfargier, il s'étend toujours jusqu'au lac.

**Fig 2 :** Orthophoto 2014 de La Tène (source : SITN)

Aujourd'hui, la Commune de La Tène est très bien reliée aux axes majeurs de communication avec la ligne BLS Berne-Neuchâtel qui dessert la gare de Marin-Epagnier ainsi que l'autoroute A5 dont les sorties 16 et 17 desservent respectivement Marin et Thielle. Ces deux grands axes accentuent toutefois les césures existantes entre les différentes localités.

De par sa position stratégique sur le territoire neuchâtelois, La Tène est un des pôles de développement retenus de l'agglomération du littoral. C'est sur ses terres qu'est planifiée la construction d'un pôle cantonal de développement économique.

**Fig 3 :** Schéma du littoral neuchâtelois




C'est dans ce contexte présentant plusieurs polarités et spécificités que s'inscrit la stratégie communale d'aménagement.

## I.2. Contexte politique

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire a pour objectif une utilisation mesurée du sol et une occupation rationnelle du territoire.

Dans sa première version de 1979, entrée en vigueur en 1980, la loi prévoyait déjà d'occuper le territoire de façon rationnelle. Toutefois à l'époque, une multitude de communes présentaient des zones à bâtir surdimensionnées. Le territoire urbanisé a alors subit une forte extension, accentuée par l'exode urbain et le développement de zones de villas en périphérie des agglomérations. Ce développement périurbain a d'importantes conséquences négatives telles que le mitage du territoire, la disparition des terres cultivables, des surcoûts liés à l'équipement des nouvelles zones ou encore des problèmes de trafic, le transport individuel motorisé restant le premier moyen de se déplacer en zone périurbaine. C'est pourquoi une révision de la LAT a été planifiée en deux volets, dont le premier a été plébiscité par la population suisse à 62,9% en 2013. Sur le plan cantonal, seul le Valais s'y était opposé. Cette révision vise à inverser cette tendance et à aboutir à un développement durable des territoires.

Entrée en vigueur le 1er mai 2014, cette première étape de la révision de la LAT se concentre sur le développement d'un modèle d'urbanisation vers l'intérieur en exploitant les "poches" de terrains

libres, en densifiant les constructions et en reconvertissant les friches industrielles. En parallèle, les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites et celles qui sont mal situées, déplacées vers des secteurs plus stratégiques en terme de développement.

Sur cette base, les cantons ont cinq ans pour adapter leur plan directeur cantonal (PDC) à partir de l'entrée en vigueur de la loi révisée, soit jusqu'à mai 2019. Dans la continuité de la révision de la LAT, le Canton de Neuchâtel a mis en consultation publique son projet d'adaptation du PDC et de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire en 2017 afin que le PDC puisse être adressé à la Confédération pour une sanction dans les délais présentés ci-dessus. Le précédent PDC datait quant à lui de 2011.

Les autorités cantonales ont également donné comme mission aux régions neuchâteloises d'élaborer leur plan directeur régional (PDR) afin notamment de répondre aux exigences de la LAT. Ces derniers consistent, entre autres, à redimensionner les zones à bâtir en prenant en considération les réseaux de transports. Ceci a été réalisé en fonction des quotas de zones à bâtir accordés à chacune des régions par le Canton.

Lesdits projets de territoire ont permis d'alimenter la révision du PDC. Ainsi, les six régions concernées ont transmis leur projet de territoire respectif aux autorités cantonales en 2016. Enfin, ils seront sanctionnés durant l'année 2018. La concrétisation de ces prescriptions est le plan d'aménagement local.

La Tène a la particularité d'être une jeune commune fusionnée dont les outils administratifs n'ont pas été totalement harmonisés. Ainsi, il existe encore deux plans d'aménagement locaux différents en vigueur sur le territoire communal, accompagnés de deux règlements également différents. Ceux-ci ont été sanctionnés dans le milieu des années 90 et doivent donc être révisés.

A ce titre, la Commune de la Tène a la volonté de s'approprier son développement urbain. Le Conseil communal, appuyé par une motion du groupe PLR adoptée par le Conseil général le 21 septembre 2017, a décidé de créer une commission chargée de suivre les travaux liés à la révision du PAL (ci-après Com Ad hoc PAL ou ComPAL).

## I.3. Un plan d'aménagement local

Outil privilégié et légal des autorités communales pour diriger et maîtriser leur développement territorial, le plan d'aménagement local est un instrument ayant comme qualité de retranscrire sur un plan divisé en différentes zones la vision des politiques communales concernant les pistes de développement. Il permet également de répondre aux objectifs fixés. D'ailleurs, la LCAT en vigueur définit le plan d'aménagement local comme étant le moyen de régler le mode d'utilisation du sol et de diviser "en différentes zones l'ensemble du territoire de la commune pour assurer son développement rationnel et harmonieux, ainsi que pour préserver le caractère des anciens quartiers et l'aspect de certains sites" (Art. 45, al. 1 et 2).

### I.3.1. Contenu du PAL

Le dossier du PAL doit comporter plusieurs documents pour être complet et ainsi être approuvé par les autorités cantonales. Tout d'abord, il existe deux niveaux de documents, à savoir les documents indispensables (légaux ou non légaux) et les documents facultatifs.

Selon la version provisoire du guide du PAL du 4 décembre 2017, un dossier PAL doit être constitué d'une pré-étude, un plan communal d'affectation des zones (PCAZ) et ses géodonnées, un règlement communal d'aménagement, un programme d'équipement ainsi qu'un rapport sur l'aménagement. Ceux-ci constituent les documents légaux, alors que le projet de territoire et les éventuels plans directeurs sont également attendus par le service d'aménagement du territoire durant la révision du PAL.

Le processus choisi par les autorités communales tient compte de la nécessité de produire ces documents durant la révision du PAL.

La révision du PAL doit prendre en considération les planifications supérieures notamment le plan directeur cantonal, le plan directeur régional et le projet d'agglomération.

Le PAL est un document comprenant bon nombre d'éléments techniques, puisqu'il doit contenir dans tous les cas l'affectation des différentes zones et les types d'habitation (Art.59), une mesure d'utilisation du sol maximale, les distances à la limite et entre bâtiments ainsi que les degrés de sensibilité au bruit. Il permet néanmoins une certaine souplesse puisque certains points sont facultatifs dont la mesure minimale d'utilisation du sol ; l'ordre et l'implantation des constructions ; les dimensions des constructions ; le

degré de mixité des fonctions dans les différentes zones ; la répartition déterminée entre les locaux commerciaux ou administratifs et les locaux d'habitation ; l'importance des résidences secondaires ; la part de logements à loyer modéré ; la part des places de parc enterrées ou couvertes ; etc.

### I.3.2. Portée du document

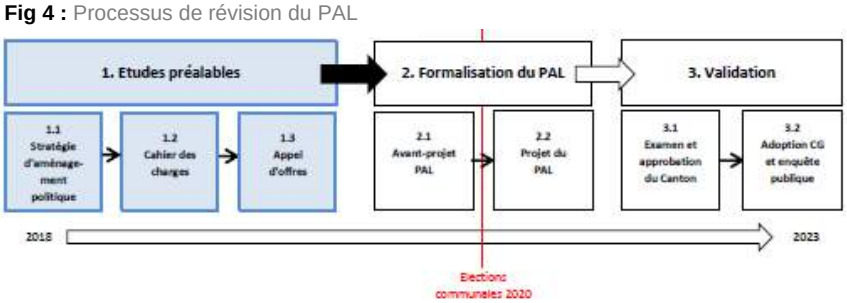
Comme explicité précédemment, le PAL est un instrument communal sur lequel les autorités communales se baseront durant 15 à 20 ans et qui règlera les questions d'aménagement du territoire durant cette période.

Le PAL prend donc en charge le droit des tiers et permet d'assurer la garantie matérielle des projets publics et privés (Guide du PAL).

### I.3.3. Processus

Afin de débuter la révision du PAL, la commune de La Tène a opté pour un programme de révision en s'appuyant sur une méthode moderne incluant d'une part l'exécutif mais également les membres du législatif (Conseil général) dès le début du processus dans l'optique d'assurer un soutien et une vision politique forte. Elle se compose de trois étapes décrites ci-dessous :

**Fig 4 :** Processus de révision du PAL




La première étape de cette révision a été découpée en trois phases.

Tout d'abord, une stratégie politique d'aménagement est élaborée en impliquant des membres du Conseil communal et du Conseil général. Cette phase consiste à tenir des ateliers participatifs avec lesdits politiques dans le but de dresser non seulement un constat de la situation communale mais également de réaliser un pas supplémentaire en consolidant une vision politique au départ. La stratégie retenue constituera une base de réflexion pour la suite des travaux (futur PAL), en y soulignant notamment le développement futur souhaité. Cette méthode est un moyen de transmettre les intentions et visions partagées en la matière afin que les phases de travail davantage techniques en tiennent compte pour la suite. Cette

phase débouchera sur un rapport de synthèse dans lequel les axes de réflexion partagés par l'exécutif et le législatif sont présentés. Il sera notamment accompagné de cartes représentatives des options avancées. Avant de poursuivre les travaux de la révision du PAL, le rapport est présenté et approuvé par les membres du Conseil général.

Ensuite, la réalisation d'un cahier des charges en vue du lancement de l'appel d'offres pour la réalisation de l'avant-projet du PAL constitue la deuxième phase des études préalables. Enfin, l'appel d'offres en troisième phase permettra à la Commune de sélectionner le mandataire qui établira l'avant-projet du PAL (étape suivante).

2ème étape : Formalisation du PAL

La seconde étape constitue le cœur de la révision du PAL. Il s'agit en effet de sa formalisation. Celle-ci se décompose en deux phases, à savoir l'élaboration d'un avant-projet du PAL (2.1) et la réalisation du PAL (2.2).

Les travaux menés durant les études préalables seront la base de réflexion pour l'avant-projet du PAL. Il s'agira premièrement de réaliser un diagnostic territorial (valant pré-étude) qui s'appuiera sur le constat établi en amont par les politiques lors des ateliers de la première étape. Il devra également tenir compte des planifications supérieures (PDC, PDR, PA, etc.). Par la suite, un projet de territoire sera constitué en reprenant la vision politique dressée lors desdits ateliers et relayée dans le rapport.

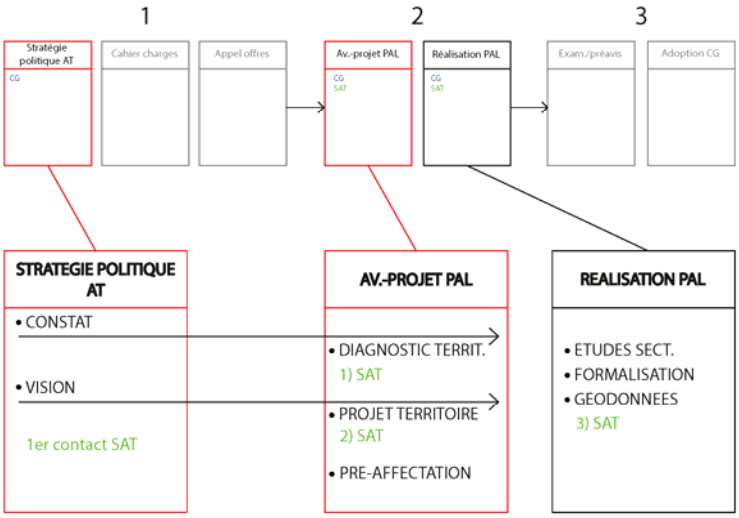



**Fig 5 :** Processus de révision du PAL, détail

Tel qu'inscrit dans le guide du PAL, le diagnostic territorial (ou pré-étude) ainsi que le projet de territoire seront tous deux transmis au service d'aménagement du territoire (SAT) afin d'être validés.

Le mandataire choisi pour cette phase devra enfin réaliser la pré-affectation des zones en fonction des documents validés par le SAT. Il s'agit de faire un premier plan de zones définissant des périmètres plus précis selon les besoins et les contraintes propres au territoire. Une première base de réglementation selon les typologies retenues pourra aussi être mise sur pied et enfin, la liste des études sectorielles complémentaires sera prédéfinie.

La réalisation du PAL (2.2) découlera directement de ce travail préparatoire. Il sera question d'affecter précisément les zones selon le cadastre (géodonnées) et d'établir les règles d'urbanisme de chaque type de zone. Les deux documents qui en découleront seront le plan communal d'affectation des zones (PCAZ) et le règlement communal d'aménagement (AIHC). Le programme d'équipement et le rapport sur l'aménagement (art. 47 OAT) seront également fournis durant cette phase afin de compléter le dossier de révision du PAL. De plus, d'éventuelles études sectorielles pourraient intervenir durant cette phase de travail afin de légitimer et renforcer les options sélectionnées. Une validation des services cantonaux est également attendue durant la réalisation du PAL.

3ème étape : Validation

La troisième étape est celle de la procédure légale et de la validation de la révision du PAL. Cette phase est obligatoire, quand bien même les services cantonaux et le département du développement territorial et de l'environnement (DDTE) auront été informés et consultés en parallèle durant tout le processus, à chaque étape/phase, de manière à éviter des désaccords bloquants en cours et en fin de processus.

Par conséquent, cette dernière étape se décline également en deux phases – la première (3.1) pour la période nécessaire à l'examen, au préavis, aux informations publiques ainsi qu'à l'approbation du Canton et la seconde (3.2) pour l'adoption par le Conseil général ainsi que l'enquête publique.

### I.3.4. Planning

La stratégie politique d'aménagement se terminant en printemps 2018, celle-ci ainsi que le cahier des charges pour le lancement de l'appel d'offres seront approuvés par le Conseil général en juin 2018.

La suite du processus prendra en considération le calendrier politique communal dans la mesure où l'avant-projet du PAL sera finalisé durant la présente législature et où les autorités ont été impliquées dans le processus depuis le départ. Il s'agira donc de finaliser et de faire adopter l'avant-projet d'ici février-mars 2020, soit deux mois avant les élections communales.

Enfin, conformément aux recommandations DDTE, la révision du PAL devra être sanctionnée selon le calendrier à l'horizon 2023.

# II. Démarche

## II.1. Processus Communal

La création de la ComPAL a fait suite à une motion du groupe PLR déposée le 30 mai 2017 et adoptée le 21 septembre 2017 par le Conseil général pour suivre les travaux liés à la révision du PAL. C'est cette commission, qui au travers des différents ateliers, a effectué un profond travail de réflexion quant à l'avenir de la Commune.

Elaborer une stratégie d'aménagement, c'est imaginer le futur de la Commune à court et moyen terme. Dans ce but, il était avant tout nécessaire d'établir des premières bases pour pouvoir se projeter en avant.

Dans un tout premier temps, une vision locale du territoire communal a été effectuée afin d'identifier grossièrement les différents grands secteurs de la Commune et de proposer des premiers principes de développement pour créer une base de travail. Réunis sous la forme de deux cartes, ce premier constat et ces principes d'aménagement avaient pour but d'être par la suite confrontés à la vision des commissaires, en leur qualité d'experts de leur territoire.

Les travaux de la ComPAL se sont articulés autour de la problématique suivante, qui structure l'ensemble de la démarche :

Les commissaires ont commencé par s'interroger sur les différents éléments qui composaient l'identité de leur Commune. Ils ont dû se demander quels étaient les atouts de leur territoire et par opposition, quelles en étaient les faiblesses, quels étaient les risques majeurs auxquels la Commune allait être confrontée et quelles étaient les opportunités à saisir. Les commissaires ont ensuite déterminé les différents enjeux de développement, ceci en complément du constat.

Ces enjeux nécessitent une attention particulière. La tâche suivante de la commission était donc de réfléchir aux différents objectifs à atteindre selon les enjeux en question.

Puis, dans un troisième temps, les commissaires se sont penchés sur les différentes pistes pour atteindre les objectifs fixés préalablement. Quels leviers allaient-ils utiliser, quels axes de développement la ComPAL voulait-elle privilégier?

En faisant ce processus en trois étapes, les commissaires ont ainsi pu cadrer leurs réflexions pour obtenir une vision politique cohérente et

consensuelle, noyau essentiel de la stratégie communale d'aménagement.

## II.2. Séances de travail de la Commission ad hoc pour la révision du PAL (ComPAL)

La ComPAL est issue du Conseil général; elle est composée des personnes suivantes :

| **Bureau Comm ad hoc PAL** | | |
|---|---|---|
| Nom Prénom | Fonction | Abr. |
| Laurent Siliprandi | Président | LS |
| Philippe Thorens | Bureau | PT |
| Anouar Dammene | Bureau | AD |
| Daniel Rotsch | Bureau - CC | DR |
| Martin Eugster | Bureau - CC | ME |
| Malissa Tomic | Bureau | MT |
| Pierre Boillod | Mandataire | PB |
| Nicolas Cardot | Mandataire | NC |
| **Membres** | | |
| Blaise Augsburger | Membre | BA |
| Marc Borel | Membre | MB |
| Erich Brönnimann | Membre | EB |
| Manuel Costa | Membre | MC |
| Armand Ducraux | Membre | ADU |
| Theresia Lauper | Membre | TL |
| Philippe Mattmann | Membre | PM |
| Michel Muster | Membre | MM |
| Pascal Perret | Membre | PP |
| Michel Planas | Membre | MP |
| Frédéric Ryser | Membre | FR |
| Ted Smith | Membre | TS |
| Pascal Vaucher | Membre | PV |

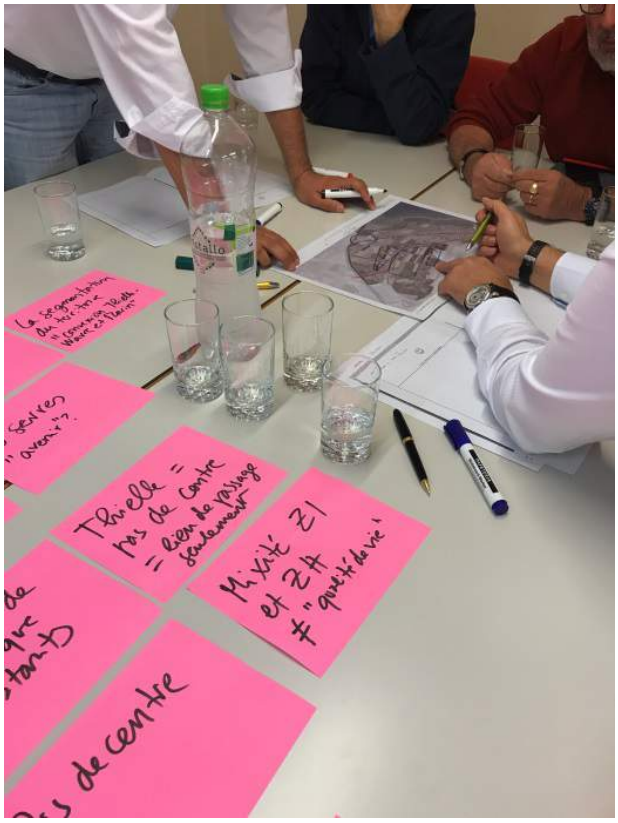
A noter que M. Philippe Thorens, démissionnaire, a été remplacé par M. Armand Ducraux en milieu de la démarche et que M. Anouar Dammene a également démissionné en fin de processus.

Au sein de la Commission sont présents des membres du Conseil général, avec des représentants des principales forces politiques, le Parti Libéral-Radical, le Parti Socialiste et l'Entente villageoise; des membres du Conseil communal; accompagnés par des mandataires (RUN).

Dans un but de consensus pour la constitution du bureau, le Président M. Laurent Siliprendi (PLR), le Vice-président M. Philippe Thorens (Entente) et le Secrétaire M. Anouar Dammene (PS) sont également issus des principales forces politiques.

Au total, 7 séances de travail d'environ 2 heures chacune ainsi qu'une séance de restitution ont été nécessaires à la commission pour aboutir à une stratégie d'aménagement.

**Fig 6 :** Réflexion de la ComPAL autour des enjeux territoriaux




### II.2.1. ComPAL 1 : Introduction

Cette première séance s'est déroulée en deux parties. Dans un premier temps, les questions formelles, de constitution du comité de pilotage (Bureau) et de calendrier ont été présentées par le conseiller communal en charge M. Daniel Rotsch.

Dans une seconde partie de l'atelier, le travail de la commission a commencé par la prise de connaissances des éléments de contextes présentés en partie introductive de ce document, tels que le contexte politique et la définition d'un PAL, ainsi que des diverses planifications supérieures dont il faut tenir compte :

- Loi sur l'aménagement du territoire
- Plan directeur cantonal
- Plan directeur cantonal de mobilité cyclable
- Plan directeur cantonal des rives
- Projet d'agglomération 3

- Plan directeur régional 1 COMUL
- PAC viticole

**Fig 7 :** Constat territorial provisoire. Document de travail de la ComPAL

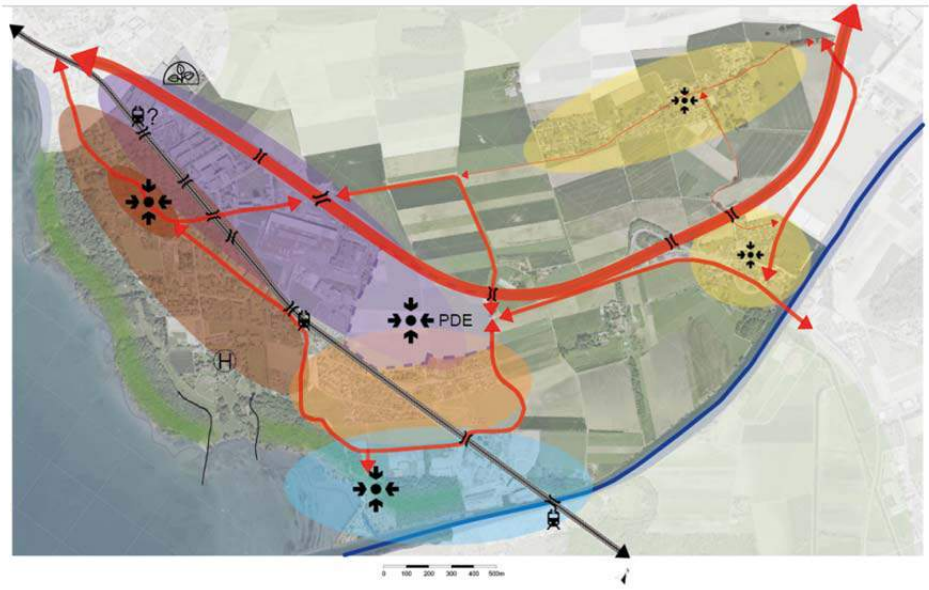
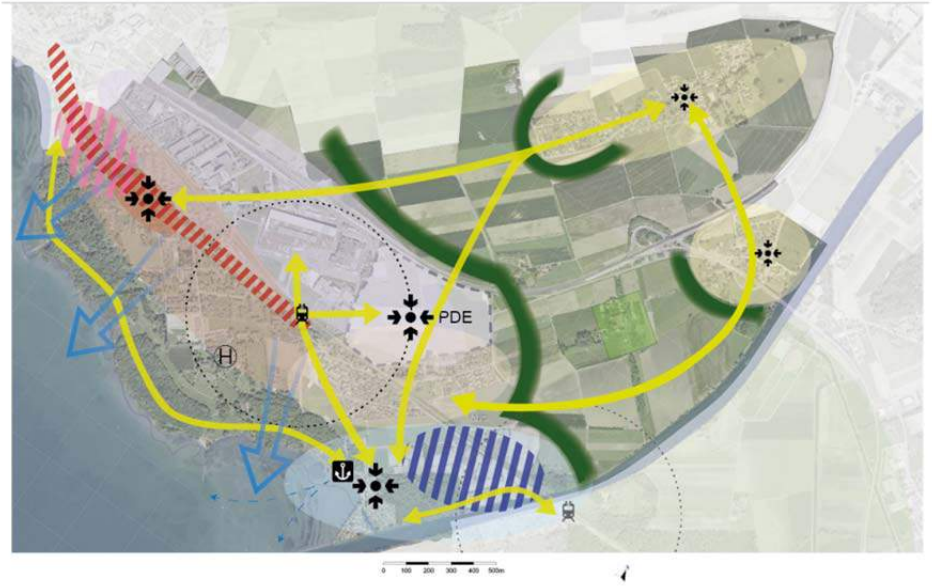
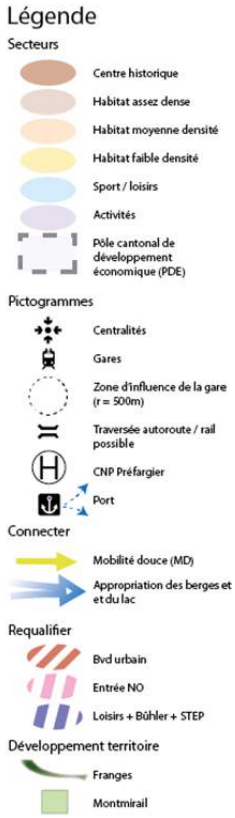


**Fig 8 :** Schéma de principes provisoire. Document de travail de la ComPAL



### II.2.2. ComPAL 2 : Enjeux

Lors de cette seconde séance, la commission a eu pour but de définir les différents enjeux sur son territoire selon 3 grandes catégories :

Urbanisation :

La commune de La Tène fait partie de la communauté urbaine du littoral (COMUL) et profite de ce fait d'une proximité à un réseau dense d'équipements et de services, parfaitement illustré par le centre commercial Marin-Centre. Cette situation avantageuse entraîne une pression démographique en termes d'habitants-emplois. Selon l'Office fédéral de la statistique, sur la Commune de La Tène, il y a une augmentation de 2.94% de la population résidente permanente entre 2010 et 2016 avec 9.3 nouveaux logements construits pour 1'000 habitants selon un recensement en 2015 (la moyenne suisse étant à 6.4). L'urbanisation de la commune de La Tène s'inscrit dans le développement général du littoral neuchâtelois.

La juste considération des enjeux provoqués par l'urbanisation est donc essentielle afin d'établir un PAL cohérent, soutenu par une solide stratégie politique au départ.

Mobilité :

De par sa proximité avec l'hyper-centre de Neuchâtel et sa position stratégique au bord du lac, le territoire communal de La Tène est concerné par plusieurs grands axes de mobilité. L'autoroute A5 y a deux sorties (n° 16 Marin et n°17 Thielle) ; la ligne BLS Berne-Neuchâtel avec la halte de Marin et, à proximité, celle de Zhilbrücke (hors du territoire communal, mais à la frontière, de l'autre côté de la Thielle); la Rue Louis-de-Meuron raccordée sur la commune voisine de St-Blaise à la route cantonale 5 qui longe l'entier du littoral mais coupe la centralité de Marin en deux. La Tène est également desservie par le réseau de transports publics TransN avec les lignes 101 et 107 jusqu'à la halte BLS de Marin-Epagnier ainsi que les cars postaux.

Les enjeux de mobilité doivent donc être pris en considération, tant les problématiques liées au trafic et au déplacement des personnes sont actuelles et centrales.

Paysage, environnement :

Les questions liées au paysage, à l'environnement et à la biodiversité sont également prépondérantes lorsque l'on réfléchit au développement de La Tène. En effet, les rives sont un espace où la

faune et la flore sont strictement protégées. La Commune offre également des espaces à la qualité paysagère non négligeable comme le plateau de Wavre avec une vue sur les alpes bernoises, mis en valeur par le domaine de Montmirail.

La thématique du tourisme est également importante à la Tène compte tenu du passé celtique de la Commune et de la zone de loisirs au bord de l'eau. Ces enjeux ont été regroupés avec les thématiques environnementales pour les besoins de l'atelier.

Divisée en 3 groupes, la commission a déterminé des enjeux territoriaux de leur thématique respective avec l'aide d'une grille d'analyse SWOT (Strength – Weakness – Opportunities – Threats). En définissant les forces et les faiblesses de leur territoire selon leur axe de réflexion ainsi que les risques et les opportunités auxquels il devra répondre, la commission a consolidé un constat territorial.

**Fig 9 :** Réflexion de la ComPAL autour des enjeux territoriaux

En fin de séance, il a été demandé aux commissaires de prioriser ces enjeux en les classant selon leur degré d'importance (assez important, important, très important). De ce fait la sensibilité de la

commission quant aux enjeux est respectée en pondérant les enjeux relevés.

### II.2.3. ComPAL 3 : Objectifs

Sur la base des enjeux définis lors de la seconde séance, il a d'abord été nécessaire de regrouper les enjeux qui présentaient une redondance. En effet, certains d'entre eux apparaissaient plusieurs fois suivant l'axe d'analyse. Par exemple, le site de la Tène a été considéré comme un enjeu par le groupe traitant des questions environnementales et paysagères ainsi que par le groupe chargé de travailler sur l'urbanisation et les différentes vocations du territoire.

Ainsi, 17 enjeux distincts se sont dégagés (c.f. chapitre III. Résultats et les procès-verbaux des séances).

Le 3ème atelier visait donc à déterminer un ou des objectifs suivant les enjeux. Soutenir et valoriser les atouts, corriger ou compenser les faiblesses, anticiper les risques et saisir les opportunités en se fixant des buts concrets.

A nouveau la commission a travaillé en groupes séparés, se voyant les sujets à traiter distribués aléatoirement.

### II.2.4. ComPAL 4 – 5 – 6 : Intentions I, II et III

L'étape suivante - la base de la stratégie d'aménagement - a été de réfléchir aux différentes intentions sur le territoire.

Une fois l'enjeu identifié et sachant quel objectif atteindre pour tenir compte de l'enjeu en question, il est temps de se demander comment y arriver; quelles pistes peut-on choisir; quels sont les moyens à la disposition de la Commune? Ces intentions ne sont pas formellement spatialisées et dénotent du principe d'aménagement plutôt que de la mesure. Ces intentions n'ont pas la prétention d'être figées ou exhaustives mais représentent les pistes de développement qui, selon la commission, méritent d'être poursuivies voire étudiées lors de la réalisation du PAL.

Afin de donner l'opportunité aux commissaires de pouvoir se prononcer sur tous les éléments, il a été choisi que la réflexion sur les intentions se ferait sur le principe d'une table ronde avec tous les participants. C'est pourquoi cet atelier a été divisé dans un premier temps en deux séances de deux heures, auxquelles s'est ajoutée une séance supplémentaire qui s'est avérée finalement nécessaire (ComPAL 7).

**Fig 10 :** Réunion de la ComPAL pour discuter des intentions sur le territoire

### II.2.5. ComPAL 7 : Synthèse

La séance de synthèse a eu pour vocation de revenir une dernière fois sur les résultats présentés dans le chapitre suivant, d'en effectuer la validation et d'introduire les premiers éléments de synthèses développés dans le chapitre IV.

# III. Résultats

Au terme des séances, la commission a validé les résultats suivants :

**Enjeu 1.** Connexion Marin- Thielle/Wavre

**Objectif 1.** Créer des accroches pour fractionner le déplacement

**Intentions :**

- Urbanisation
  - Construire
  - Continuité du bâti
- Paysage
  - Allée d'arbres
- Mobilité
  - Continuité trottoir Epagnier – Thielle
  - Passages à rétablir au droit des césures (A5, CFF, etc.)
  - Signalétique
- Tourisme
  - Lien avec les fouilles archéologiques
  - Belvédère
  - Montmirail
- Harmonisation
  - Mobilier urbain
  - Place pic-nic
  - Fontaine
  - Abribus
  - Icône, mascotte, logo
  - Aménagements urbains/places "urbaines"

**Enjeu 2.** Trafic dans le centre de Marin

**Objectif 2.** Privilégier les axes parallèles, contourner

**Intentions :**

- Requalification
  - Faible vitesse des automobiles + priorité aux piétons (= zone 20km/h ?)
  - Réaménagement du centre
  - Requalification de l'espace public
    - Place de la gare
    - Place du village
    - Place du 24 février
    - Proposition de nouvelle place en couvrant la tranchée de la ligne de chemin de fer

        - Partage, équilibre entre les usages
- <u>Contourner</u>
    - Route existante
        - Champs-Montants : aménagements en faveur du trafic
        - Future ligne de bus 107
    - Nouvelle route de contournement
        - Projet existant mais laissé sans-suite

**<u>Enjeu 3.</u>** Site de La Tène

**Objectif 3.** Réorganiser, rentabiliser, se réapproprier certaines zones

**Intentions :**

- <u>Usages sur l'île</u>
    - Équilibre entre les usages
- <u>Optimisation des espaces</u>
    - Camping
    - Parking
    - Zones de sport

- <u>Histoire/patrimoine</u>
    - Site muséal ?
- <u>Extension de la zone de loisirs vers la Z.I.</u>
    - Discussion avec les entreprises sur place
- <u>Temporalité</u>
    - Aménagements saisonniers (suivant les usages)
    - Evènementiel

**<u>Enjeu 4.</u>** Les rives

**Objectif 4.** Améliorer l'accès à la baignade et à la détente

**Intentions :**

- <u>Nature</u>
    - Préserver
    - Valoriser
- <u>Temporalité</u>
    - Aménagements temporaires
- <u>Mobilité</u>
    - Continuité mobilité cycliste sur les rives (lien avec le PDCMC)
- <u>Détente</u>
    - Chemins respectueux de la nature

        - Signalétique

**<u>Enjeu 5.</u>** Développement de la mobilité douce

**Objectif 5.** Liaison intercommunale et interface avec les transports publics

**Intentions :**

- <u>Usages</u>
    - Différencier mobilité utilitaire et de loisir
    - Utilitaire : passer par le centre
    - Loisir : passer par les rives
- <u>Connexion/réseau</u>
    - Relier le réseau de mobilité douce aux interfaces modales (gares, bus, etc.)
    - Valoriser la passerelle sur l'A5

**<u>Enjeu 6.</u>** Pôle de développement économique

**Objectif 6.** Intégration du pôle dans la trame existante

**Intentions :**

- <u>Accès</u>
    - Proximité d'une sortie d'autoroute A5
    - Connexion efficace au réseau de TP (gare/bus)
- <u>Gestion des nuisances</u>
    - Trafic
    - Bruit
    - Pollution
    - Zone tampon
- <u>Exemplarité</u>
    - Ecologie industrielle
    - Green Tech
    - Habitat durable
- <u>Localisation</u>
    - 2 sites disputés

Enjeu sous-jacent : **requalification des serres**

**<u>Enjeu 7.</u>** Croissance des habitants et des services

**Objectif 7.** Garantir les moyens structurels pour assumer la croissance des services en fonction de celle des habitants, anticiper

**Intentions :**

- <u>Stratégie de développement</u>
    - +5'000 ? +1'000 ? +15'000 ? +0 ? habitants
- <u>Planification rigoureuse</u>
    - N'ouvrir de nouvelles zones que lorsqu'on peut financer
- <u>Equipements existants</u>
    - Construire dans les secteurs déjà équipés
    - Construction/développement dans les pôles de gare
    - Densification mais de qualité
- <u>Réactivité des autorités</u>

**<u>Enjeu 8.</u>** Position centrale de Marin (mobilité TP)

**Objectif 8.** Maintenir cette position centrale, développer le pôle de gare

**Intentions :**

- <u>Interface transports publics/mobilité douce</u>
    - Pôle de gare transformé en pôle multimodal
        - Réseau des itinéraires cyclistes utilitaires et cyclotourisme (en + PDCMC)
        - Réseau espace public/pédestre
        - Bus : TransN, car postaux
        - Rail : CFF, BLS
        - Voiture ? → P+R ?
- <u>Construction/développement dans les pôles de gare</u>
    - Construction/densification dans le pôle de gare pour accroître l'importance de ce pôle

**<u>Enjeu 9.</u>** Mixité sociale et bâti

**Objectif 9.** Intégrer différentes générations, éviter les ghettos

**Intentions :**

- <u>Réglementation</u>
- <u>Politique foncière</u>
- <u>Actions ponctuelles</u>
    - PQ, PS
    - PDS

- Identification des secteurs

**Enjeu 10.** Continuité de la mobilité douce le long des rives
**Objectif 10.** Encourager le trafic cycliste sur les rives, ouvrir l'accès aux rives (Préfargier, ZI Les Marais)
**Intentions :**

- Prolonger l'itinéraire cyclotourisme des rives de la Thielle en direction de St-Blaise par les rives du lac
    - Complément au PDCMC
- Prise de contact avec les acteurs
    - Canton (zone du décret)
    - Acteurs privés (ZI du marais)
    - CNP Préfargier

**Enjeu 11.** Cohabitation fonctionnelle
**Objectif 11.** Transition "par zone d'affectation", mixité réfléchie
**Intentions :**

- Utilisation des outils légaux et administratifs
    - Affectation des terrains
    - Degré de sensibilité au bruit

**Enjeu 12.** Cohérence intercommunale
**Objectif 12.** Harmoniser les zones, Réseau MD
**Intentions :**

- "Lissage" des frontières communales
    - Affectation des parcelles limitrophes
    - Typo-morphologie
- Discussions bilatérales
    - Intercommunales
    - Intercantonales
- Réseau TP/MD au-delà des frontières communales/cantonales

**Enjeu 13.** Congestion dans Thielle à l'heure de pointe
**Objectif 13** Eviter le trafic de transit depuis et pour Berne – Bienne – Fribourg par un aménagement approprié
**Intentions :**

- Aménagements routiers
    - Fluidifier
    - Stabiliser
- Aménagements qualité de vie Thielle

- Etudes sectorielles ?
- Connexions TP et/ou alternatives aux TIM
- Coordination
    - Canton de Berne
    - Communes de Gals et Gampelen
    - OFFROU

**Enjeu 14.** Dégradation de la nature / nuisance (bruit, pollution)

**Objectif 14.** Réduire les nuisances (spécialement en lien avec le trafic)

**Intentions :**

- Outils administratifs
    - Distances
    - Degrés de sensibilité
- Affectations
    - Anticiper dans la planification
- Mixité fonctionnelle → limiter le trafic
    - P+R ?
    - Principe "de la carotte et du bâton"
        - (Ex : Manchester : itinéraire en voiture peu efficient mais réseau de TP performant et bon marché)
- Zones de protection de la nature
- Créations de nouveaux axes TIM conditionnés à de l'amélioration qualitative

**Enjeu 15.** Halte Zihlbrücke

**Objectif 15.** Conserver, développer, valoriser

**Intentions :**

- Valorisation
    - P+R ?
    - Développement du secteur de La Tène

- Discussions bilatérales
    - BLS
    - Canton de Berne
    - Commune de Gampelen
    - Acteurs privés/économiques
- Volonté politique de conserver la gare

**<u>Enjeu 16.</u>** Passerelle de mobilité douce sur la Thielle

**Objectif 16.** Maintenir la passerelle (en lien avec la rénovation du pont ferroviaire)

**Intentions :**

- <u>Valorisation</u>
    - P+R ?
    - Développement du secteur de La Tène
- <u>Discussions bilatérales</u>
    - BLS/SCTR
    - Canton de Berne
    - Commune de Gampelen

**<u>Enjeu 17.</u>** Ouverture sur le paysage

**Objectif 17.** Préserver le paysage en limitant la construction (notamment en hauteur)

**Intentions :**

- <u>Franges urbaines</u>
    - Attention à l'intercommunalité
    - Qualité des transitions construit/non-construit

- <u>Trame verte au sein de l'espace construit</u>
- <u>Outils</u>
    - PQ, PS
    - Règlement

# IV. Synthèse

## IV.1. Vision politique du développement territorial

Avec un certain recul par rapport aux résultats, dont certaines intentions ont un niveau de détail avancé, il apparaît qu'en analysant les tendances et la vision sous-jacente, on peut distinguer un certain fil conducteur.

En effet, à ce stade du travail, de grands secteurs stratégiques de développement commencent à se démarquer par la coïncidence de plusieurs intentions aux mêmes endroits.

Le premier à se dégager est **le centre de la localité de Marin**. En l'état actuel, le centre en question est traversé par la Rue Louis-de-Meuron en provenance de St-Blaise. Cet axe routier est raccordé à la RC5 qui est la route cantonale suivant le littoral parallèlement à l'autoroute. C'est à St-Blaise que la route cantonale quitte le littoral pour continuer au nord, tandis que la Rue Louis-de-Meuron (précédemment Rue de la Musinière sur le territoire de St-Blaise) suit la courbure du lac jusqu'au centre de la localité de Marin. C'est l'axe principal pour desservir le centre du village, situé entre le lac et la ligne de chemin de fer et qui présente donc un fort trafic. La commission a souhaité voir requalifié cet axe à terme dans le centre de la localité avec l'intention d'y équilibrer les différents usages. Ceci irait de pair avec la création et/ou le développement d'un réseau piétonnier mis en valeur par un système d'espaces publics (Place du Village, Place du 24 février, Place de la gare) et soutiendrait par conséquent la proposition d'une éventuelle nouvelle place au croisement de la Rue de la Fleur-de-Lys et de la  Rue de Bellevue.

**Fig 11 :** Centralité de Marin

Parallèlement, il est souhaité que le trafic de transit soit dévié en amont et contourne le centre de la localité par le nord selon diverses variantes possibles.

La requalification de la Rue Louis-de-Meuron permettrait aussi d'amener une réflexion sur la qualité urbaine du secteur entre le centre de la localité de Marin et la frontière communale avec St-Blaise. Les commissaires ont relevé l'importance de discussions bilatérales à mener pour garantir une cohérence intercommunale dans le développement urbain. Ce secteur souffre en effet d'un manque d'identité propre. La mixité fonctionnelle y est subie et présente peu de synergies. Les habitations y côtoient entrepôts et garages.

Au nord de cette zone se trouve la Cité-Martini, icône historique de Marin, datant de 1902, date à laquelle la société automobile Martini a construit une usine de production à St-Blaise et un ensemble de 30 maisons avec jardins à Marin pour y loger les employés. Lors des précédentes versions du projet d'agglomération (PA1 et PA2), la création d'une halte ferroviaire à proximité directe était étudiée. Suite à l'abandon du projet TransRun, projet pilote du PA2, les réflexions de mobilité ferroviaires ont repris à leur base et le projet de halte ferroviaire à la Cité-Martini n'a pas été retenu dans la planification PRODES 2030/35 finalement. Ceci en raison, entre autre, d'un investissement trop élevé compte-tenu du doublement nécessaire de la voie par rapport aux bénéfices attendus. Cependant, la commission a estimé que, dans une vision à plus long terme, il était nécessaire de ne pas condamner définitivement l'éventuelle construction de la halte dans le futur en évitant à ce stade que des projets puissent la compromettre ou porter préjudice à celle-ci. En effet, les besoins en mobilité et la pression démographique sont grandissants dans ce secteur et l'éventualité de la construction de cette halte pourrait être réactualisée à long terme.

**Fig 12 :** Les rives et La Tène

Un second grand secteur stratégique de développement peut être identifié concernant **les rives du lac et le site de la Tène**. La localité de Marin et son extension en direction d'Epagnier s'est développée en faisant face à l'axe routier Louis-de-Meuron – Rue de la gare. Ainsi, toute une partie de la commune "tourne le dos" au lac. Ceci est encore

accentué par la présence de la forêt le long des rives qui coupe les vues sur le lac, la présence du centre neuchâtelois de psychiatrie sur le domaine de Préfargier qui s'étend jusqu'au bord du lac, ainsi que la position décentrée du site de la Tène par rapport aux localités.

La commission a émis le souhait de pouvoir se "réapproprier" le lac qui revêt une importance particulière pour la Commune (rappelé dans le fond bleu des armoiries, dans le nom "Marin", et profondément inscrit dans l'Histoire au vu des vestiges retrouvés).

Le site de La Tène, principale pôle touristique de la commune, est voué à court terme à changer (déplacement de cabanons, création d'un port, etc.). Il a été évoqué d'en profiter pour réfléchir à une éventuelle réorganisation du site selon les usages souhaités et attendus ainsi que les questions de temporalité étant donné que ce site vit différemment au gré des saisons. La commission a également évoqué le désir d'étendre la zone dédiée au sport et aux loisirs en direction de la zone industrielle des Marais. Actuellement, une forêt (zone agricole selon PAL actuel) borde le canal de la Thielle. Dans l'esprit d'anticiper une reconversion possible des lieux suite à l'éventuelle cessation d'activités d'une ou plusieurs entreprises de cette zone industrielle, les commissaires souhaitent permettre des discussions avec les acteurs privés pour planifier sereinement le futur de cette zone.

Un développement du secteur de la Tène permettrait également de valoriser la halte BLS de Zhilbrücke, juste de l'autre côté du pont sur La Thielle, ainsi que la passerelle de mobilité douce. De façon générale, beaucoup de personnes utilisent leur voiture pour se rendre au site de La Tène. Une valorisation de la halte de Zihlbrücke, dont le rayon d'influence de 500m est en partie sur la Commune de la Tène, pourrait rationaliser les déplacements en incitant les personnes à utiliser les transports en commun.

Les rives du lac, quant à elles, sont un espace protégé dont les directives ont été fixées par des lois cantonales. Les usages envisagés ne peuvent donc aucunement déranger la faune et la flore. C'est pourquoi, au lieu de considérer les berges du lac comme une zone fermée, la Commune souhaite désormais les valoriser en considérant des usages tels que la détente et la pédagogie.

Dans cet esprit, il est également souhaité d'y intégrer, dans la mesure du possible, des itinéraires de mobilité douce dans l'espoir de réaliser un itinéraire de cyclotourisme continu depuis St-Blaise jusqu'à Cornaux. Ceci en longeant le lac puis la Thielle, conformément au Plan directeur cantonal de mobilité cyclable qui prévoit déjà la seconde partie de cet itinéraire.

**Fig 13 :** Pôle de gare

Le secteur du **pôle de gare** est également stratégique. Identifiés dans les planifications supérieures, les pôles de gare sont voués à un important développement urbain. A La Tène, on trouve de nombreux terrains libre ou à requalifier dans un rayon de 500m autour de la gare. Ces secteurs de développement sont donc prioritaires. La commission s'est exprimée en faveur d'une mixité sociale afin de prévenir toute ghettoïsation ou gentrification au sein de la commune.

A proximité directe de la gare de Marin-Epagnier est prévu d'être construit un pôle de développement économique (PDE) piloté par le Canton. Ce pôle verrait cohabiter des activités et des logements dans une mixité réfléchie. Outre la question de la localisation de ce pôle qui sera développée ci-dessous, la commission a souhaité que le PDE soit exemplaire en matière de développement durable. Processus d'écologie industrielle, synergies, greentech et habitat à durabilité forte ont été plébiscités par les commissaires. La gestion des nuisances que peut générer le pôle est une source de préoccupation majeure pour la Commune, c'est pourquoi l'intégration du PDE dans le tissu urbain existant est fondamentale.

Il y a également une volonté de transformer ce pôle de gare en un véritable pôle multimodal. Une interface de transports publics forte et sa connexion aux réseaux de mobilité douce (piétonne et cyclable) sont la base pour offrir une alternative rationnelle aux transports individuels motorisés (TIM). Ces principes de développement rejoignent ceux évoqués dans le PDC (en particulier la fiche U_13 : *privilégier la concentration d'un développement mixte à proximité des gares et des axes structurants de transports publics)* ainsi que les

mesures et itinéraires présents dans le plan directeur mobilité cyclable.

La localisation du PDE est source de débats au sein de la Commune. La mission de la ComPAL n'est nullement de prendre position sur l'emplacement choisi pour la création de ce pôle de développement économique. Cependant, la proposition d'une localisation d'une partie ou de l'entier du PDE à l'emplacement **des serres** à la frontière avec St-Blaise, au nord de l'autoroute, a l'avantage de révéler un enjeu sous-jacent qui est la requalification de ce secteur. En effet, bordé par des jardins familiaux sur le territoire de St-Blaise, ce terrain qui est en zone agricole ne doit pas être laissé en friche. Une requalification de ce secteur, en concertation avec St-Blaise, permettrait de valoriser la passerelle de mobilité douce au-dessus de l'autoroute. On s'aperçoit également que l'éventualité d'une future halte à proximité de la cité-Martini prendrait alors du sens dans le cas d'un développement de ce secteur.

**Fig 14 :** Les serres

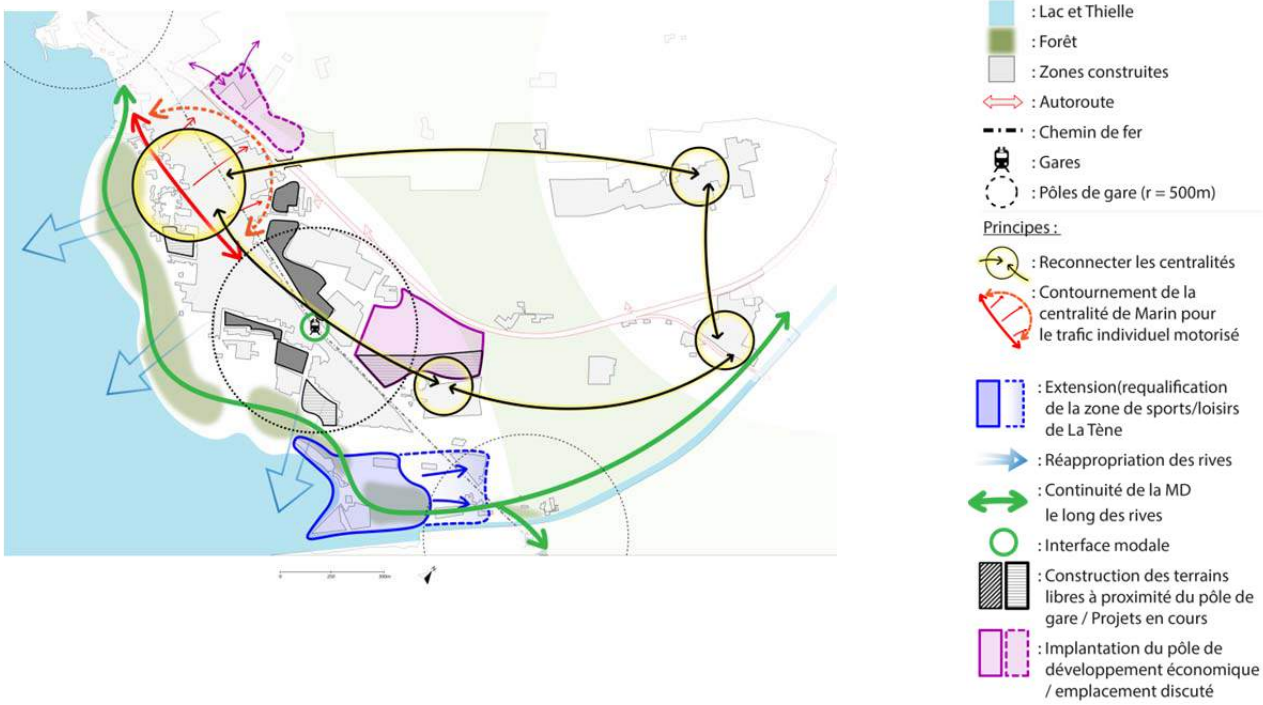
Certains enjeux de développement ne peuvent pas être classés dans des secteurs en particulier et relèvent plutôt de politiques territoriales transversales.

La Tène ayant fusionné en 2009, le futur PAL est le premier depuis la réunion de Marin-Epagnier et de Thielle-Wavre et c'est pourquoi l'enjeu d'unification est primordial. Lors des ateliers, la connexion entre les différentes entités qui constituent la nouvelle commune a été désignée comme l'enjeu le plus important. Si Marin et Epagnier sont extrêmement bien desservis en transports publics, c'est moins le cas pour Thielle et Wavre, qui sont, certes, des centralités moins importantes que Marin en termes d'habitants-emplois mais qu'il ne faut pas oublier dans les réflexions. A noter que la problématique du trafic de transit entre la sortie d'autoroute de Thielle et le canton de Berne a été identifiée comme nuisant fortement à la qualité de vie de la localité.

Même si l'idée d'urbanisation continue entre ces centralités a été très rapidement laissée de côté au profit de franges urbaines de qualité et d'une mise en valeur du plateau de Wavre, il y a toutefois une réelle nécessité d'harmonisation à l'échelle communale (mobilier urbain, essences végétales, etc.) afin d'avoir une identité commune. Présentant d'importantes césures entre les diverses entités, autant physiques (autoroute, chemin de fer, topographie, etc.) que psychologiques (anciennes frontières communales entre Marin-Epagnier et Thielle-Wavre pouvant entraîner un sentiment de rivalité entre les localités), la commune de La Tène a besoin de se reconnecter.

La Commune vise une stratégie de développement basée sur l'anticipation et la vision à long terme. Cela implique une planification rigoureuse car pour chaque nouvelle zone à bâtir, il faut garantir les moyens structurels pour les équipements (conduites souterraines, accès, charge de trafic, scolarité, soins, etc.). Cela renforce de ce fait l'urbanisation "vers l'intérieur" et la densification car les terrains y sont déjà équipés. Consciente que les enjeux urbanistiques dépassent les frontières administratives, la commune de La Tène souhaite travailler de concert avec les institutions limitrophes (St-Blaise, Cornaux, Gals, Gampelen et le Canton de Berne) afin d'harmoniser le tissu urbain et de limiter d'éventuelles incohérences.

**Fig 15 :** Carte de synthèse




## IV.2. Calendrier prévisionnel et suite à donner

Parallèlement au processus de validation de la présente stratégie d'aménagement, est développé le cahier des charges pour l'avant-projet du PAL. La remise de ce dernier est prévue pour mai 2018 afin de lancer la procédure d'appel d'offre l'été prochain. Le retour des offres est estimé pour septembre 2018 et sur cette base, une demande de crédit avec un budget précis sera soumise au Conseil général pour la commande de l'avant-projet du PAL mi-novembre 2018.

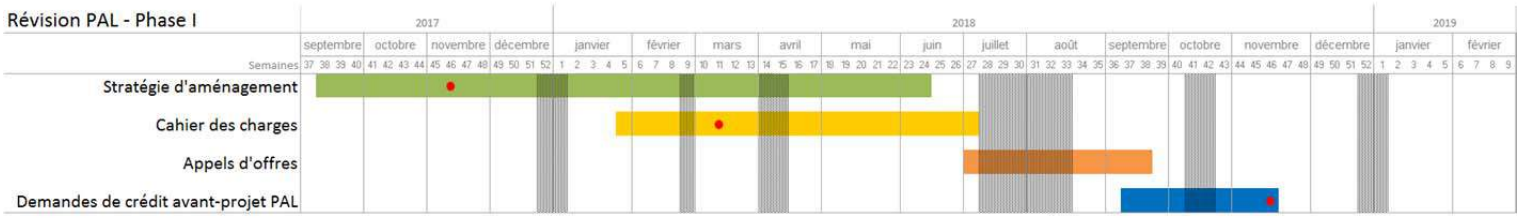



**Fig 16 :** Calendrier prévisionnel phase I

Demande de crédits Conseil général ●

# V. Conclusion

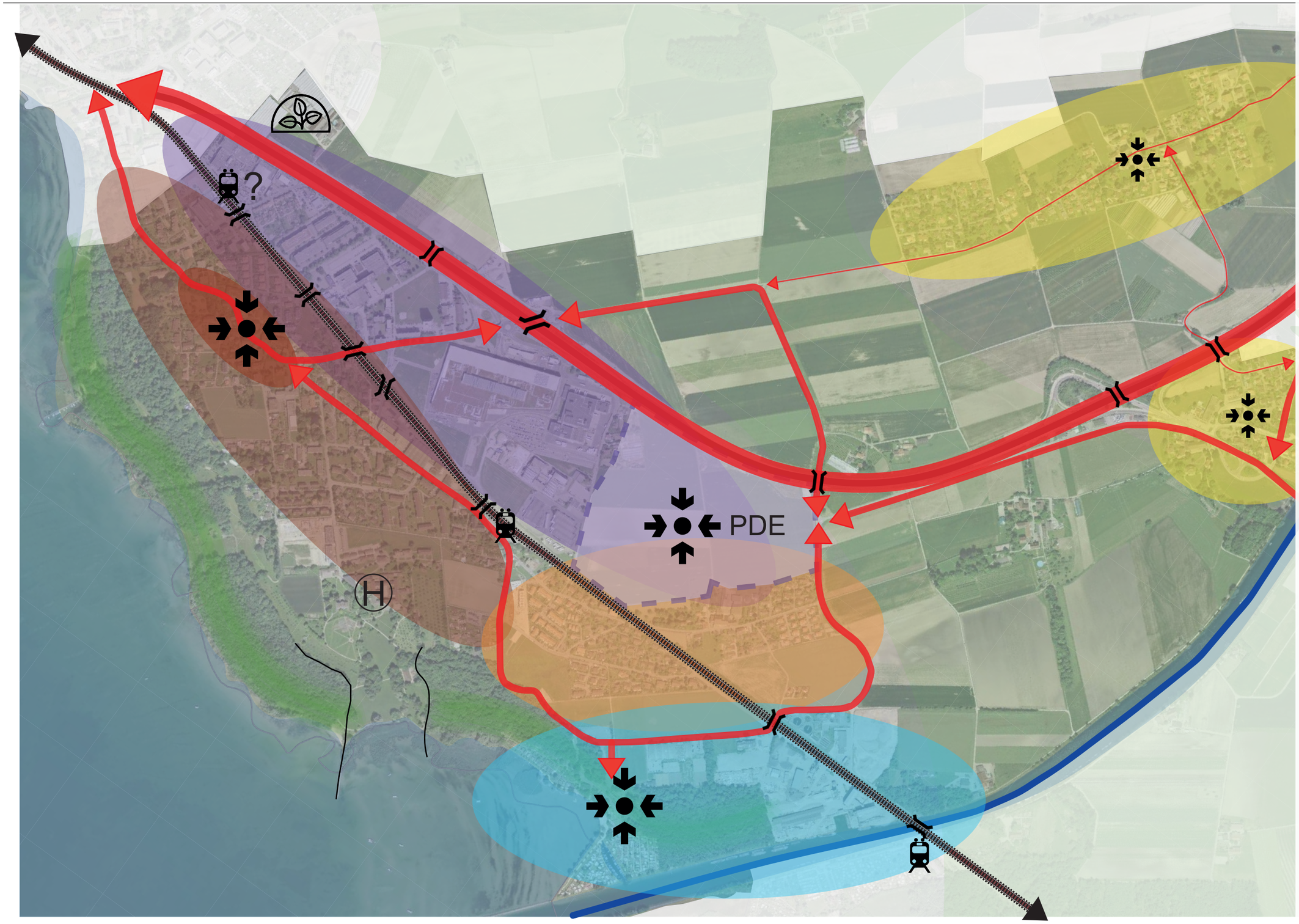
Souhaitée par le Conseil général et donc les représentants de la population de la Tène, cette stratégie politique d'aménagement est la formulation de l'appropriation des enjeux de développement urbain par les laténiens.

Cette prise de conscience est fortement bénéfique à la bonne conduite des travaux futurs. En effet, l'intégration des représentants de la population dans les planifications urbaines locales est symptomatique d'une tendance lourde qui consiste à ne plus réfléchir l'urbanisme *pour* la population, mais *avec* elle. Dans une logique politique ascendante (*approche bottom-up*), cette stratégie bénéficie d'une certaine crédibilité auprès des acteurs de la réussite de la révision du PAL.

Cette vision, appuyée par une volonté politique forte, respecte les planifications supérieures tout en y apportant un niveau d'analyse plus fin. Elle sert de base politique clarifiée pour permettre aux bureaux spécialisés une fois choisis de procéder aux travaux de révision à proprement dit.

Commune de La Tène
Stratégie d'aménagement - N°1. Proposition de diagnostic
RUN / le 07.11.2017 / PB-NC

RESEAU URBAIN NEUCHATELOIS




## Légende

### Axes de communication

- Autoroute
- Rte niv. 1
- Rte niv. 2
- Rail

### Discontinuités et cassures

- Canal de la Thièle
- Forêt
- Terrain Préfargier

### Secteurs

- Centre historique
- Habitat assez dense
- Habitat moyenne densité
- Habitat faible densité
- Sport / loisirs
- Activités
- Pôle cantonal de développement économique (PDE)

### Pictogrammes

- Centralités
- Gares / «Cité-Martini» ?
- Traversée autoroute / rail possible
- CNP Préfargier
- Serres

0 100 200 300 400 500m

N

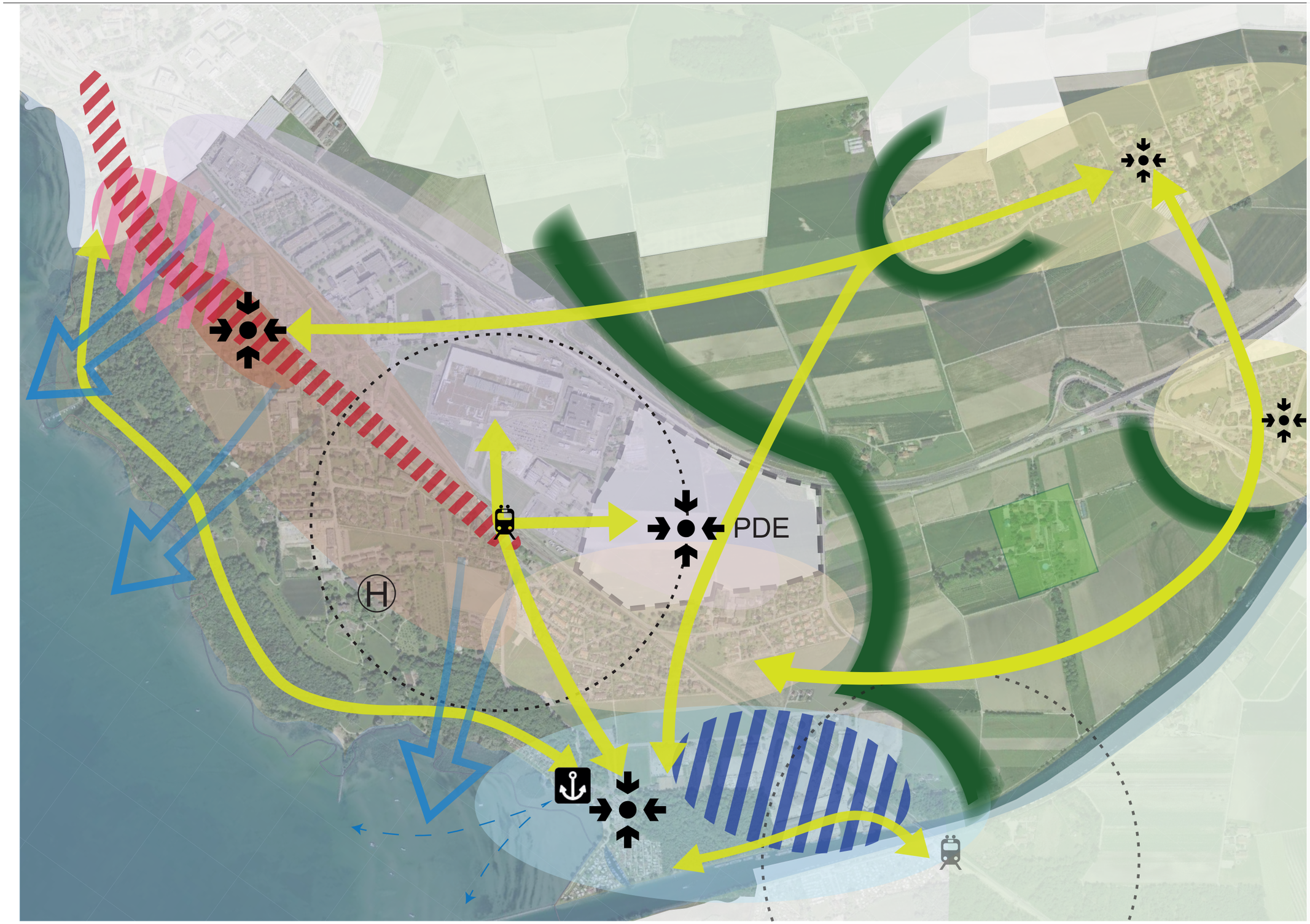
Impression du : 17.08.2017 11:36:30

Informations dépourvues de foi publique. Bien que ces renseignements aient été recueillis avec soin, aucune garantie n'est donnée quant à l'exactitude et la mise à jour des données de cette carte ou ce plan.

© SITN – Swisstopo DV 571.4 - Openstreetmap

Commune de La Tène
Stratégie d'aménagement - N°2. Proposition de schéma de principes
RUN / le 07.11.2017 / PB-NC

RESEAU URBAIN NEUCHATELOIS




# Légende

## Secteurs

- Centre historique
- Habitat assez dense
- Habitat moyenne densité
- Habitat faible densité
- Sport / loisirs
- Activités
- Pôle cantonal de développement économique (PDE)

## Pictogrammes

- Centralités
- Gares
- Zone d'influence de la gare (r = 500m)
- Traversée autoroute / rail possible
- CNP Préfargier
- Port

## Connecter

- Mobilité douce (MD)
- Appropriation des berges et et du lac

## Requalifier

- Bvd urbain
- Entrée NO
- Loisirs + Bühler + STEP

## Développement territoire

- Franges
- Montmirail

0 100 200 300 400 500m

N

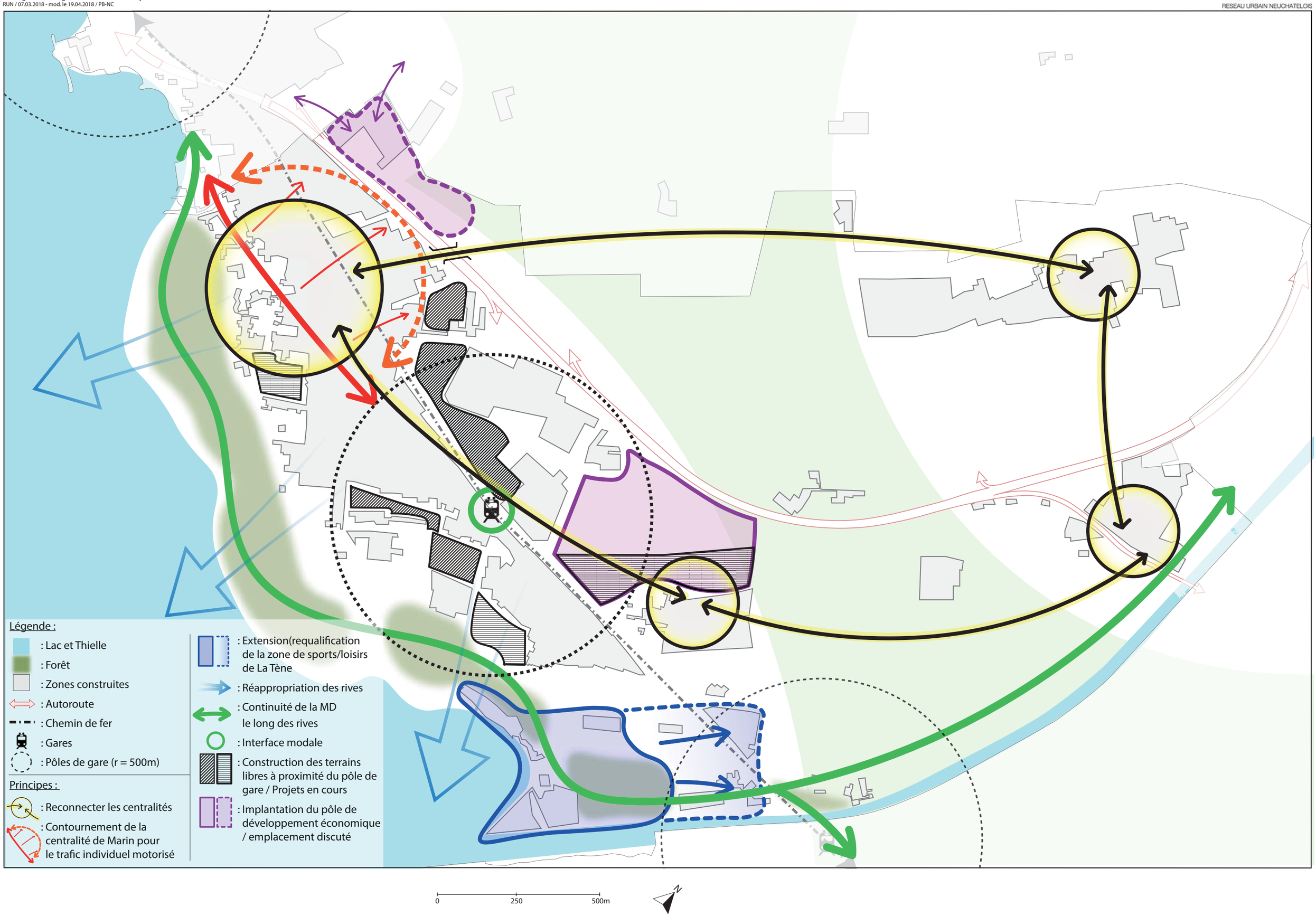
Impression du : 17.08.2017 11:36:30

Informations dépourvues de foi publique. Bien que ces renseignements aient été recueillis avec soin, aucune garantie n'est donnée quant à l'exactitude et la mise à jour des données de cette carte ou ce plan.

© SITN – Swisstopo DV 571.4 - Openstreetmap

Commune de La Tène

Stratégie d'aménagement - N°3. Carte de synthèse

RUN / 07.03.2018 - mod. le 19.04.2018 / PB-NC

run:
RESEAU URBAIN NEUCHATELOIS