Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2022)

Heft: 5

Artikel: Développement du RER neuchâtelois : de nouvelles opportunités et de grands défis pour la commune de Val-de-Ruz

Autor: Broquet, Roland

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033267

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Développement du RER neuchâtelois: de nouvelles opportunités et de grands défis pour la commune de Val-de-Ruz

ROLAND BROQUET
Urbaniste FSU et AMO Val-de-Ruz
Fondateur Espace libre SA

Colonne vertébrale du concept Mobilité 2030 du canton de Neuchâtel, la liaison directe entre les villes de Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds–Le Locle par le futur RER induit un nouveau positionnement pour la commune de Val-de-Ruz. En plus du remodelage du réseau de transports publics, c'est toute la stratégie urbaine qu'il s'agit de repenser pour anticiper les effets positifs et négatifs d'une telle infrastructure.

Née en 2013 de la fusion de quinze communes, Val-de-Ruz connaît une évolution démographique marquée et recense actuellement plus de 17'300 habitants sur un territoire de 128 km². Avec cette nouvelle échelle territoriale, les autorités s'activent à consolider les liens sociaux et l'identité de la commune fusionnée. La création d'une nouvelle gare à Cernier en 2035 s'accompagnera en effet de l'abandon de la ligne ferroviaire historique qui dessert Les Geneveys-sur-Coffrane et Les Hauts-Geneveys. Le RER apportera certes une amélioration significative pour relier Cernier et les villages de la couronne Nord aux villes de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds et du Locle mais, à contrario, il impactera les villages aujourd'hui desservis par la ligne historique pour lesquels de nouvelles liaisons doivent être établies pour maintenir la cohésion interne.

Vers une refonte du système de transport à l'échelle communale

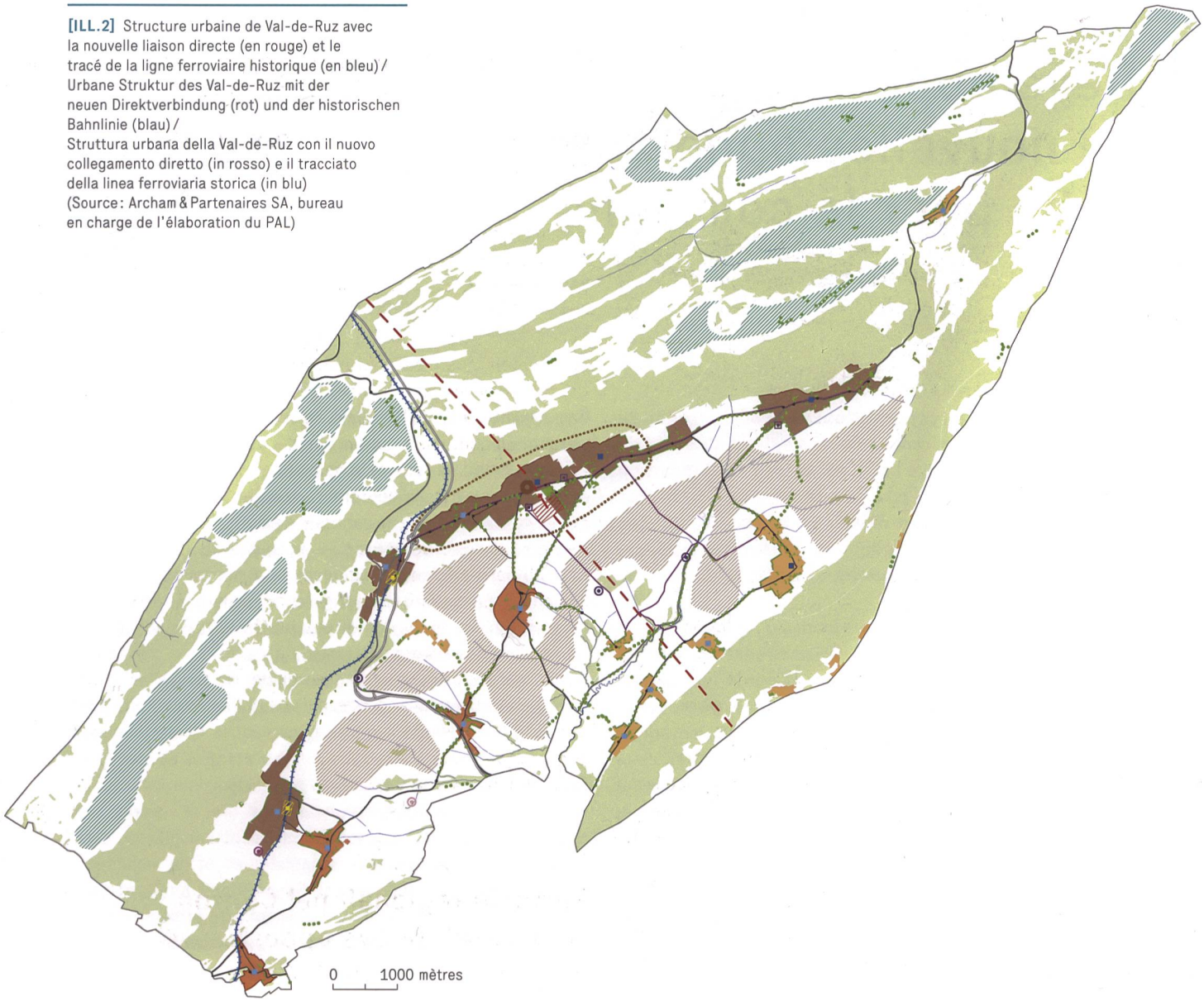
Aujourd'hui, Val-de-Ruz compte un nombre élevé de pendulaires associé à un faible ratio emplois-habitants de 0.32 en comparaison avec le ratio cantonal de 0.47. Pour contrer cette tendance de «commune dortoir» et ne pas accentuer les flux pendulaires, le concept de déplacement multimodal de demain devra tenir compte de ces paramètres et chercher à privilégier un système plus endogène, propice à la cohésion sociale et à l'urbanisme des courtes distances.

En parallèle aux enjeux de mobilité, de nouvelles stratégies sont esquissées pour promouvoir l'emploi sur le territoire communal, notamment en favorisant la mixité interne et le développement de nouvelles zones d'activités économiques. Tandis que le canton s'affaire au projet de liaison directe, les missions des autorités communales pour tirer le meilleur parti de cette infrastructure sont extrêmement complexes, car il s'agit de concilier les défis urbanistiques et de mobilité en regard des enjeux politiques, où l'égalité de traitement entre les anciennes communes doit également être prise en compte.

Grâce à cette liaison ferroviaire performante, une vraie alternative aux transports individuels motorisés sera proposée, en particulier pour les habitants de la couronne Nord (Cernier et environs). Pour les autres villages, le défi est potentiellement plus difficile à relever, car la connexion vers le réseau ferroviaire national pourrait être plus efficiente sans transiter par Cernier. De fait, un arbitrage devra être effectué: est-ce que le rabattement à mettre en place vers la nouvelle gare par bus et modes doux sera suffisamment efficace pour garantir une desserte de qualité à l'échelle de toute la commune?

[ILL.1] Deux gares (dont celle des Hauts-Geneveys) seront supprimées et offriront un nouveau potentiel de densification./
Zwei Bahnhöfe (darunter der von Hauts-Geneveys) sollen aufgehoben werden und damit neues Potenzial für die Verdichtung schaffen./
Due stazioni (tra cui quella di Les Hauts-Geneveys) verranno soppresse, aprendo nuove possibilità di densificazione. (Source: Roland Broquet)

[ILL.1]



[ILL.2] Structure urbaine de Val-de-Ruz avec la nouvelle liaison directe (en rouge) et le tracé de la ligne ferroviaire historique (en bleu) / Urbane Struktur des Val-de-Ruz mit der neuen Direktverbindung (rot) und der historischen Bahnlinie (blau) / Struttura urbana della Val-de-Ruz con il nuovo collegamento diretto (in rosso) e il tracciato della linea ferroviaria storica (in blu) (Source: Archam & Partenaires SA, bureau en charge de l'élaboration du PAL)

L'usage de la voiture étant prépondérant à Val-de-Ruz, l'aspiration à une mobilité durable représente un enjeu majeur. En regard du réseau de transports publics qui est principalement de la compétence du canton, la commune bénéficie avant tout d'une marge de manœuvre en termes de mobilité douce. Pour faire évoluer les pratiques des usagers, l'objectif est de valoriser les cheminements existants en renforçant leur sécurité et leur attractivité, et favoriser ainsi le vélo et la marche au quotidien entre les différents villages. Le potentiel de ces modes de déplacement dans ce territoire vaste et peu dense est toutefois incertain.

L'émergence d'un nouveau pôle urbain

La construction d'une gare dans un village couplée à la création d'un pôle de développement économique régional de quelques 3.5 ha constituent une belle opportunité pour la commune de Val-de-Ruz. La perspective de nouveaux emplois et d'un écoquartier dans un secteur bénéficiant d'une excellente desserte en transports publics est une aubaine pour l'économie locale. S'ensuivent inévitablement les questions sur les activités à promouvoir au sein de ce nouveau pôle, la mixité optimale à planifier ou encore les qualités naturelles et paysagères à valoriser dans l'identité affirmée d'écorégion. Beaucoup d'attentes et de perspectives se cristallisent ainsi autour de ce nouveau pôle de gare attendu pour 2035.

Malgré cet horizon de réalisation qui semble lointain, la pression est déjà palpable dans l'immédiateté. Comment concilier l'avènement d'un nouveau pôle urbain à quelques centaines de mètres du centre du village sans prétériter celui-ci ? Si les autorités communales s'entendent sur la volonté de préserver la fonction commerciale au centre du village, il s'agit aujourd'hui déjà d'instaurer les conditions-cadres favorables au maintien et au développement du commerce et des services dans le bâti historique, tout gérant la pression foncière que peut induire l'émergence d'un nouveau pôle de développement.

Les questionnements urbanistiques que suscite la liaison directe sur le village de Cernier sont monnaie courante dans une planification de détail, mais ils prennent une autre dimension à l'échelle de l'ensemble du territoire de Val-de-Ruz, au sein duquel un nouvel équilibre est à trouver entre les différents villages qui le composent. Ainsi, la réaffectation de la ligne ferroviaire historique devrait laisser la place à une voie verte ouvrant de nouvelles liaisons régionales pour la mobilité douce, toutefois davantage propices à une pratique de loisirs que quotidienne. Des opportunités attendent aussi les villages des Geneveys-sur-Coffrane et des Hauts-Geneveys, où la reconversion des gares actuelles offrira – à terme, et pour autant que la qualité de desserte en transports publics soit adéquate – des potentiels de densification intéressants.

[ILL.3]

[ILL.3] L'actuel centre de gravité de Cernier pourrait subir la concurrence de la nouvelle gare. / Das derzeitige Zentrum von Cernier könnte durch den neuen Bahnhof Konkurrenz bekommen. / L'attuale centro di gravità di Cernier potrebbe subire la concorrenza della nuova stazione. (Photo: Roland Broquet)

Les enjeux d'une planification territoriale en pleine mutation

Comme nombre de communes suisses, Val-de-Ruz s'active actuellement à l'élaboration de son plan d'aménagement local (PAL). Selon les objectifs de la planification cantonale et régionale, la commune de Val-de-Ruz doit réduire sa zone à bâtir de 10.5 ha. Pour les autorités cantonales le développement de Val-de-Ruz devrait être orienté essentiellement autour du futur pôle de gare ; pour les autorités communales, la réalité est quelque peu différente et l'équation temporelle n'est pas simple à résoudre. Alors que le nouveau PAL est attendu pour 2024, la liaison directe est prévue à l'horizon 2035 et la reconversion des gares historiques au-delà de cette date. Comme le lieu précis d'implantation de la nouvelle gare (en principe souterraine) n'est pas encore défini, la planification du pôle de gare de Cernier devra donc intervenir dans un second temps, soit après l'entrée en vigueur du PAL. Comment planifier aujourd'hui un territoire à partir d'un pôle de gare qui ne verra le jour que dans quinze ans ? Pour promouvoir une coordination urbanisation-transports optimale à futur, doit-on geler le développement dans les villages dans l'attente du futur pôle de gare ? Le territoire communal ne pouvant être figé durant plusieurs années, comment répondre dans l'intervalle aux besoins de développement économique actuels, en particulier de la part des entreprises déjà en place ? De plus, il serait délétère d'attendre 2035 pour espérer que le développement du pôle de gare suffise à inverser la croissance des flux pendulaires. De fait, des solutions intermédiaires doivent être prévues, du moins pour les entreprises dont les besoins logistiques sont peu compatibles avec les exigences d'un pôle de gare.

Face à ces nombreux défis, il appartient aux autorités communales de définir les stratégies et les outils pour tirer parti de cette future infrastructure cantonale, tout en veillant à l'essor et à l'unité de l'ensemble de la commune. Fil rouge du PAL, le plan directeur communal d'aménagement va-t-il parvenir à formaliser la juste articulation pour cette planification «de transition» ?

ZUSAMMENFASSUNG

Entwicklung des Neuenburger Regionalverkehrs: neue Chancen und grosse Herausforderungen für die Gemeinde Val-de-Ruz

Mit dem Konzept Mobilité 2030 des Kantons Neuenburg wird der öffentliche Verkehr der Fusionsgemeinde Val-de-Ruz komplett umstrukturiert. Die historische Bahnstrecke zu zwei Dörfern im westlichen Teil des Gebiets soll zu Gunsten einer neuen Schnellverbindung in den Hauptort Cernier aufgegeben werden. Aus diesem Grund, um die verschiedenen Dörfer der Gemeinde verkehrstechnisch optimal anzubinden, müssen das Busnetz und der Langsamverkehr grundlegend angepasst werden. Es geht nicht nur um eine leistungsfähige Anbindung an das kantonale und nationale Netz, sondern auch darum, die Pendlerströme zu begrenzen, die das Val-de-Ruz bereits heute zu einer «Schlafgemeinde» machen. Für die Behörden wird die Herausforderung also gleichzeitig darin bestehen, innerhalb der Gemeinde funktionelle und soziale Verbindungen zu schaffen, um die Beschäftigung zu fördern. Es wird erwartet, dass sich rund um den neuen Bahnhof ein wirtschaftlicher Entwicklungspol bilden wird, der Cerniers Zentrumsfunktion noch verstärkt. Heute ist die Gemeinde mit der Ausarbeitung ihrer neuen Ortsplanung beschäftigt, gleichzeitig muss aber auch die Übergangszeit geplant werden, da der zeitliche Horizont für die neue Bahnverbindung und den wirtschaftlichen Entwicklungspol 2035 ist.

RIASSUNTO

Ferrovie regionali nel Canton Neuchâtel: nuove opportunità e grandi sfide per il Comune di Val-de-Ruz

Il piano Mobilité 2030 del Canton Neuchâtel creerà una svolta nel sistema di trasporti del Comune aggregato di Val-de-Ruz. La storica linea ferroviaria che collega due frazioni nella zona ovest del territorio comunale verrà abbandonata a favore di una linea diretta celere che servirà soltanto il capoluogo Cernier. Per garantire collegamenti ottimali tra le varie frazioni del Comune, occorrerà abbinare la nuova infrastruttura con un importante adeguamento della rete degli autobus e della mobilità lenta. Oltre ad assicurare un allacciamento efficiente alla rete cantonale e nazionale, il progetto dovrà infatti anche riuscire a contenere i flussi di pendolari che già oggi portano spesso a considerare la Val-de-Ruz un «Comune dormitorio». La sfida per le autorità consisterà quindi nel realizzare legami funzionali e sociali in seno al territorio comunale e al contempo incentivare la creazione di posti di lavoro. La nuova stazione dovrà fare emergere attorno a sé un polo di sviluppo economico capace di accentuare la centralità dell'abitato di Cernier. Benché il Comune stia oggi lavorando all'elaborazione del suo nuovo piano regolatore, deve anche gestire una pianificazione transitoria, perché il nuovo collegamento ferroviario e il polo di sviluppo economico non saranno verosimilmente pronti che intorno al 2035.