



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL
SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



COMMUNE DE VAL-DE-RUZ

MEP GARE DE CERNIER

Mandats d'étude parallèles à un degré
en procédure sélective
pour équipes pluridisciplinaires
selon règlement SIA 143



RÈGLEMENT-PROGRAMME



VERSION DU 19 AVRIL POUR LA PROCÉDURE SELECTIVE

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL
SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

COMMUNE DU VAL-DE-RUZ

MEP GARE DE CERNIER

Mandats d'étude parallèles à un degré en procédure sélective
pour équipes pluridisciplinaires selon règlement SIA 143

RÈGLEMENT-PROGRAMME

ASSISTANT AU MAÎTRE D'OUVRAGE

FISCHER MONTAVON+ASSOCIÉS
ARCHITECTES - URBANISTES SA
RUELLE VAUTIER 10
1400 YVERDON-LES-BAINS

SOMMAIRE

1.	INTRODUCTION	3
2.	CLAUSES ADMINISTRATIVES	4
2.1	MAÎTRE D'OUVRAGE ET ORGANISATEUR	4
2.2	PROCÉDURE	4
2.3	CONDITIONS DE PARTICIPATION	5
2.4	MODALITÉS D'INSCRIPTION	7
2.5	ENGAGEMENT DU PARTICIPANT	7
2.6	DÉCLARATION D'INTENTION DES MAÎTRES D'OUVRAGE	8
2.7	INDEMNITÉS	9
2.8	COLLÈGE D'EXPERT·E·S	9
2.9	CALENDRIER	11
2.10	DOCUMENTS REMIS AUX PARTICIPANTS	12
2.11	VISITE DES LIEUX	13
2.12	QUESTIONS ET RÉPONSES	13
2.13	DOCUMENTS À REMETTRE	13
2.14	MODALITÉS DE RENDUS	16
2.15	VARIANTES	17
2.16	ENGAGEMENT DES PARTIES ET BASES JURIDIQUES	17
2.17	PROCÉDURE EN CAS DE LITIGE	18
2.18	LANGUE OFFICIELLE ET MONNAIE	18
2.19	CRITÈRES D'APPRÉCIATION	18
2.20	EQUIPES RETENUES	19
3.	PÉRIMÈTRE	20
4.	ENJEUX ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX	21
4.1	ENJEUX	21
4.2	OBJECTIFS PARTICULIERS DES MEP	21
5.	DONNÉES THÉMATIQUES	23
5.1	PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES	23
5.2	IMAGE DIRECTRICE 2021	24
5.3	CONTEXTE ET PROJETS CONNEXES	24
5.4	PHASAGE ET OPÉRATIONNALITÉ	25
5.5	AFFECTATIONS	26
5.6	ASPECTS FONCIERS	26
5.7	ASPECTS ÉCONOMIQUES	26
5.8	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET SERVICES	27
5.9	MOBILITÉ	28
5.10	OUVRAGE CFF	31
5.11	PATRIMOINE BÂTI	37
5.12	ARBORISATION ET MILIEUX NATURELS	38
5.13	DONNÉES ENVIRONNEMENTALES	39
5.14	CLIMAT ET DURABILITÉ	40
6.	PROGRAMME	41
7.	APPROBATION	44



Orthophoto avec tracé de la ligne ferroviaire, swisstopo

1. INTRODUCTION

Entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, une nouvelle ligne ferroviaire directe sera construite dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, étape d'aménagement 2035 (PRODES EA 2035). La nouvelle infrastructure est également une composante importante du projet cantonal « Mobilité 2030 », accepté par la population neuchâteloise en 2016. Elle permettra le doublement de la part modale des transports publics pour les échanges Littoral-Montagnes et contribuera fortement aux objectifs climatiques cantonaux. Le tracé choisi prévoit la création d'une gare intermédiaire à Cernier, où les trains pourront se croiser. Elle servira de pôle multimodal de transports publics pour tout le Val-de-Ruz.

Après sa mise en service, cette nouvelle ligne ferroviaire permettra de diviser par deux le temps de parcours entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (15 minutes contre 28 minutes actuellement) et d'introduire une cadence au quart d'heure des trains entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle.

Ainsi, l'implantation d'une nouvelle gare à Cernier constitue une opportunité unique et un enjeu majeur d'aménagement pour cette localité et sa région. Les autorités locales et cantonales ont d'ailleurs déjà opté pour la localisation du pôle de développement économique régional sur la gare de Cernier, préparant les conditions pour la création d'une nouvelle zone d'activités en aval de la localité. Les études stratégiques conduites jusqu'ici ont abouti à l'établissement en décembre 2021 d'une image directrice cadrant l'aménagement de toute la frange sud de la localité et qui sert de base pour l'approfondissement des planifications directrices, opérationnelles et réglementaires. Parallèlement, les CFF ont lancé les études d'avant-projet de l'ouvrage ferroviaire, laissant encore une marge de manœuvre pour la localisation précise de la gare de Cernier.

C'est dans ce contexte que s'organisent les présents mandats d'étude parallèles (MEP), en vue de préciser l'implantation de la gare et de son interface multimodale, avec ses connexions au centre de Cernier, ainsi que l'emprise et l'organisation de l'urbanisation future. Ces MEP permettront par ailleurs d'attribuer à l'équipe lauréate des mandats d'étude pour avancer vers la mise en œuvre à venir de ces infrastructures et des principes d'aménagement retenus.

Les autorités se réjouissent de pouvoir choisir un concept urbanistique robuste et prometteur ainsi que de compter sur une équipe de mandataires à leur écoute et alimentant un fort enthousiasme autour de ce projet exceptionnel.

2. CLAUSES ADMINISTRATIVES

2.1 MAÎTRE D'OUVRAGE ET ORGANISATEUR

L'Etat de Neuchâtel, représenté par son Service de l'aménagement du territoire (SAT), est le maître d'ouvrage (MO) et l'adjudicateur de ces mandats d'étude parallèles :

République et Canton de Neuchâtel
Département du développement territorial et de l'environnement
Service de l'aménagement du territoire
Rue de Tivoli 5
Case postale
2002 Neuchâtel

Il est accompagné dans cette procédure, en tant que maître d'ouvrage associé, par la Commune de Val-de-Ruz.

Les CFF représentent le maître d'ouvrage de la partie ferroviaire.

L'organisateur mandaté comme AMO pour assister la commune à la préparation, au suivi et à l'aboutissement des MEP est le bureau

FISCHER MONTAVON+ASSOCIES
ARCHITECTES URBANISTES SA
Ruelle Vautier 10
1400 Yverdon-les-Bains

Tous les contacts et envois concernant la procédure sont à faire exclusivement à l'adresse de l'AMO, par courriel uniquement.

Pour contact : mepcernier@fm-a.ch, pas d'appel téléphonique.

Pour remise des fichiers de rendu : <https://serveur.fm-a.ch/sharing/7ss3ZCqof>

2.2 PROCÉDURE

La procédure consiste en mandats d'études parallèles (MEP) à un degré en procédure sélective soumise aux Accords internationaux et à l'AIMP. La première étape représente l'appel à candidatures. La seconde représentera une mise en concurrence de 3 à 4 équipes sélectionnées, sous la forme de mandats d'étude parallèles (MEP) à un degré jusqu'au dialogue final et à la désignation d'une équipe lauréate.

Les mandats d'étude parallèles sont définis dans le Règlement des mandats d'étude parallèles d'architecture et d'ingénierie SIA 143, édition 2009, où il est précisé qu'ils « sont basés sur des propositions de solution non anonymes élaborées dans le cadre d'un dialogue direct entre les participants et le collège d'expert·e·s. (...) Ils conviennent à l'élaboration de solutions devant répondre à des programmes complexes dont les termes de référence ne peuvent être déterminés de manière suffisante et définitive. Le dialogue direct en cours d'étude permet, sous une forme flexible et interactive, de préciser et de compléter les termes du cahier des charges en vue de trouver des solutions qui répondent de la manière la plus adéquate aux critères conceptuels, formels, sociaux, écologiques, économiques et techniques ».

Dans le cas présent, le choix de la procédure de MEP répond à une pratique courante et éprouvée comme pertinente pour les projets de planification urbaine ou territoriale. Ces problématiques attendent non seulement des solutions spatiales et techniques, mais également des propositions de processus, d'outils et de communication, avec une forte interaction entre tous ces éléments. La complexité de ces aspects et le caractère ouvert de la programmation méritent de ce fait un échange oral avec le collège d'expert·e·s.

Les MEP prévus sont des « mandats d'étude de projets avec suite du mandat » (voir chap. 2.6). Cette classification implique notamment que pendant le temps des MEP les travaux de chaque équipe soient complètement étanches. C'est-à-dire que les bureaux participants ne peuvent pas prendre connaissance des travaux des autres équipes avant la fin des MEP.

Les MEP ne se déroulent pas dans l'anonymat. Un dialogue met en présence les membres du collège d'expert·e·s et les participants. Le collège évalue les différentes propositions et fait une recommandation pour la suite des mandats. L'absence d'anonymat lors du jugement des propositions exige de la part de tous les acteurs qu'ils fassent preuve d'indépendance et de la plus grande intégrité.

2.3 CONDITIONS DE PARTICIPATION

Compétences et qualifications

Les MEP sont ouverts à toutes les personnes qualifiées établies en Suisse ou dans un Etat signataire de l'accord OMC sur les marchés publics qui offre la réciprocité aux participants suisses.

Pour l'ensemble de la procédure, les compétences suivantes sont à garantir au minimum :

- Urbanisme et/ou architecture
- Mobilité
- Paysage

Le pilote du groupement, grâce à son expérience en la matière, doit être capable, dans un esprit d'ouverture, de coordonner le groupement et de faire la synthèse des avis de chaque spécialiste pour porter une vision d'ensemble. Il doit s'assurer de la capacité de l'équipe à répondre aux exigences des mandats pouvant lui être attribués selon les énoncés du chap. 2.5.

Les professionnel·le·s relevant des compétences obligatoires devront répondre à l'une des conditions suivantes :

- disposer d'un diplôme universitaire (EPF, IAUG/EAUG, AAM, UNI) ou des Hautes écoles Spécialisées (HES/ETS) ou d'un diplôme étranger bénéficiant de l'équivalence ;
- être inscrit·e·s au Registre suisse REG A ou B des aménagistes, des architectes-paysagistes, des architectes ou des ingénieurs correspondant, ou à un registre officiel étranger équivalent ;
- faire preuve, pour les architectes disposant d'une qualification répondant à l'une des deux conditions ci-dessus et prétendant disposer d'une compétence d'architectes-paysagistes, d'une pratique et d'une expérience, confirmée par des réalisations, témoignant de leur capacité à répondre aux exigences du mandat pouvant découler de la présente procédure.

Ils ou elles constitueront une équipe concurrente et, cas échéant, une équipe lauréate pouvant prétendre aux engagements du maître d'ouvrage définis au chap. 2.6.

Les conditions doivent être remplies à la date de l'inscription. Lors de leur inscription, les participant·e·s en possession d'un diplôme étranger ou inscrits sur un registre professionnel étranger devront fournir la preuve de l'équivalence de leurs qualifications par rapport aux exigences suisses. Cette dernière doit être demandée à la Fondation du Registre suisse (REG), Hirschengraben 10, 3011 Bern, tél. +41 31 382 00 32, courriel : info@reg.ch et sera délivrée dans un délai de deux semaines à compter de l'encaissement d'un versement de CHF 50.-.

Dans le cas d'un groupement de professionnels associés permanents, c'est-à-dire installé depuis au moins un an à la date de l'inscription aux présents MEP, il suffit que l'un ou l'une des associé·e·s remplisse les conditions de participation. Dans le cas d'un groupement temporaire, c'est-à-dire installé depuis moins d'un an à la date de l'inscription, tous les membres du groupe doivent remplir les conditions de participation.

Composition des équipes et sous-traitance

Chaque bureau, y compris les spécialistes et consultants, ne peut participer qu'à une seule équipe des MEP.

Une modification de l'équipe n'est pas autorisée durant les MEP sans accord du collègue. La sous-traitance n'est pas admise durant toute la procédure.

Conflits d'intérêts et pré implication

Aucun des participants ne doit se trouver dans l'une des situations de conflit d'intérêt définies par l'article 12.2 du règlement SIA 143 (voir « Ligne directrice pour les règlements SIA 142 et SIA 143 » sur www.sia.ch) qui impliquerait son exclusion des MEP, soit notamment :

- toute personne employée par un des Maîtres d'ouvrage, par une personne du collège d'expert·e·s ou par un spécialiste-conseil nommé dans le programme des MEP ;
- toute personne proche parente ou en relation de dépendance ou d'association professionnelle avec un membre du collège d'expert·e·s ou un spécialiste nommé dans le programme des MEP ;
- toute personne ayant participé à la préparation des MEP.

Toute personne et bureau qui a participé à la préparation et à l'organisation de la procédure, ainsi qu'aux démarches d'aide à la décision et à l'élaboration des documents, qui ne sont pas autorisés par l'adjudicateur à y participer, ont un devoir de réserve et de confidentialité sur les informations qu'ils détiennent. Ils ne peuvent donc pas transmettre des informations ou des documents à des tiers, qu'ils participent ou non à la procédure, sauf sur autorisation de la part de l'adjudicateur et via l'organisateur.

Le fait qu'un candidat ait pu obtenir une information ou un document de manière privilégiée par rapport aux autres candidats, représente une violation grave du principe de l'égalité de traitement et entraîne son exclusion immédiate de la procédure. L'adjudicateur se réserve le droit de déposer une requête en dommages et intérêts s'il estime que cela a nui à l'efficacité de la mise en concurrence ou que cela lui a apporté un préjudice important.

Les bureaux auteurs des études préliminaires fournies aux participants sont autorisés à déposer une candidature, soit :

- Güller Güller architecture urbanism
- mrs partners sa
- gvh ing. civils

Les mandataires d'études antérieures touchant le périmètre mais ne leur conférant pas un avantage particulier, tels que urbaplan ou Esplanade aménagement, de même que les auteurs de la révision en cours du PAL de Val-de-Ruz sont autorisés à participer à la présente procédure.

Du fait de la participation de M. Sigrist (ATELIER 231) au collège d'experts, les bureaux du pool de mandataires des CFF (groupement CASAG) pour le projet de ligne ferroviaire ne sont pas autorisés à postuler à la présente procédure. Il se compose des bureaux suivants : Amberg Engineering, SYSTRA, AJS, GESTE.

2.4 MODALITÉS D'INSCRIPTION

Le programme des MEP peut être consulté dès l'ouverture de la procédure, à l'adresse Internet suivante : www.simap.ch

Le lien de téléchargement figurant au chap. 2.10 du présent règlement-programme des MEP permet d'obtenir tous les documents transmis au fil de la procédure.

Pour la sélection préliminaire, aucune inscription préalable n'est requise. Les candidats à la participation aux MEP remettront le dossier de candidature selon les exigences énoncées au chap. 2.13.

2.5 ENGAGEMENT DU PARTICIPANT

Le participant, soit tous les membres d'un groupement, qui prend part aux présents MEP s'engage et certifie qu'il dispose des ressources et de la structure nécessaires afin de pouvoir répondre aux attentes de l'organisateur et maître d'ouvrage. Par le dépôt de son dossier de candidature, le soumissionnaire s'engage à mettre les personnes-cléf annoncées à disposition du maître d'ouvrage pour les mandats découlant de la présente mise en concurrence.

A la demande d'un Maître d'ouvrage, le lauréat de la présente procédure fournira, pour tous les membres de son groupement, les attestations usuelles qui pourront lui être requises, dans un délai de 10 jours ouvrables dès la communication d'adjudication.

Pour les prestations fournies en Suisse, chaque participant s'engage à respecter les dispositions relatives à la protection des travailleurs et les conditions de travail et de salaire, ainsi que l'égalité de traitement entre femmes et hommes. Les conditions de travail et de salaire sont celles fixées par les conventions collectives et les contrats-types de travail ; en leur absence, ce sont les prescriptions usuelles de la branche professionnelle qui s'appliquent. Chaque participant doit apporter la preuve, à la première réquisition, qu'il est à jour avec le paiement des cotisations sociales et des primes d'assurance, ainsi que des autres contributions prévues par les conventions collectives de travail en vigueur. Pour les prestations exécutées à l'étranger, chaque participant s'engage à observer au minimum les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail.

En cas d'association de bureaux ou de groupement pluridisciplinaire de participants, chaque membre est soumis aux obligations susmentionnées. En cas de recours à des sous-traitants, le participant s'assure que ceux-ci respectent les obligations susmentionnées. Il les oblige par contrat à respecter ces obligations.

Le maître d'ouvrage, avant toute attribution du mandat, vérifiera que les membres de l'équipe lauréate appliquent et respectent les usages de la profession dans leur pays et qu'ils s'engagent à respecter ceux en vigueur dans le Canton et République de Neuchâtel sur le plan de toutes les obligations sociales et administratives.

2.6 DÉCLARATION D'INTENTION DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Conformément à l'Accord intercantonal sur les marchés publics et au Règlement SIA 143, édition 2009, les maîtres d'ouvrage, sous réserve de l'obtention des crédits correspondants, s'engagent à confier de gré à gré aux auteurs du projet lauréat et recommandés par le collège d'expert-e-s, les mandats d'étude qui suivent. Sous réserve des dispositions énoncées plus loin, cet engagement ne concerne que les bureaux relevant des compétences exigées au chap. 2.3.

En tranche ferme, par l'Etat de Neuchâtel :

01. Développement d'un plan directeur sectoriel d'aménagement (selon 15a LCAT), avec processus opérationnel, financier et foncier pour le secteur d'étude des MEP.
02. Etude approfondie de la gare routière et de l'interface de transport, à un niveau d'avant-projet.

En tranches optionnelles, par la Commune de Val-de-Ruz :

03. Elaboration du plan d'affectation pour l'extension de la ZAE en lien avec la réalisation de la gare.
04. Etude de projet et réalisation pour l'équipement de base de la future ZAE étendue et de l'accès à l'interface de la gare.
05. Etude directrice et opérationnelle pour la connexion et l'aménagement des espaces publics reliant l'interface de la gare et le centre de la localité de Cernier.

Les maîtres d'ouvrage se réservent le droit d'adjuger un mandat direct, par procédure de gré à gré, aux spécialistes ne relevant pas des compétences imposées dans le cadre des MEP et ayant fourni une contribution de qualité exceptionnelle, saluée dans le rapport du collège d'expert-e-s et constituant une part significative du droit d'auteur du projet lauréat.

Les modalités précises des mandats et des étapes seront définies avant l'adjudication par le maître d'ouvrage concerné. Il est à préciser que le jugement et/ou la recommandation du collège d'expert-e-s ne représentent pas la décision formelle d'adjudication du mandat par le maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage de la tranche ferme se réserve le droit de ne pas adjuger l'ensemble des prestations, respectivement de révoquer la décision d'adjudication dans l'une des hypothèses suivantes :

- Si l'équipe lauréate ne respecte pas les engagements pris au chap. 2.5 du présent règlement ou les conditions légales pour être adjudicataire d'un marché public, dans ce cas sans dédommagement ou indemnité.
- Si les crédits nécessaires à la réalisation du mandat ne sont pas octroyés par les autorités compétentes, dans ce cas l'art. 27.3 du règlement SIA 143 est applicable.

- Si l'équipe lauréate ne dispose pas ou plus de la capacité et/ou des compétences techniques et/ou organisationnelles nécessaires ou que celles-ci s'avèrent insuffisantes, ou encore dans le but de garantir un développement et une réalisation du projet dans le sens des objectifs visés, de la qualité, des délais et des coûts, l'adjudicateur se réserve le droit d'exiger en tout temps au lauréat de compléter son équipe avec des spécialistes. Ces derniers seront proposés par le lauréat et soumis à l'agrément de l'adjudicateur. Cette disposition s'applique notamment pour des bureaux étrangers ne maîtrisant pas suffisamment les exigences légales et administratives applicables à l'ouvrage.

2.7 INDEMNITÉS

Le montant forfaitaire attribué à chaque équipe concurrente, frais compris, pour autant qu'elle ait déposé et présenté dans les temps les documents demandés pour chaque dialogue, est de :

- CHF 45'000.- TTC pour le dialogue intermédiaire
- CHF 32'000.- TTC pour le dialogue final.

Le montant total correspond à une estimation du temps employé effectif d'environ 580 heures de travail à un tarif horaire moyen de Frs. 150.- HT, indemnisé à hauteur de 80% de la prestation, et d'environ 2'000.- fr. de frais.

Comme mentionné au chap. 2.2, les 5 équipes désignées à l'issue de la sélection préalable participeront au dialogue intermédiaire, alors que 2 équipes uniquement seront retenues pour le dialogue final.

Le virement du montant forfaitaire correspondant à chaque dialogue sera fait au bureau pilote de l'équipe conceptrice à l'issue de chaque degré, sur facture à adresser au maître de l'ouvrage (SAT).

L'indemnité forfaitaire pour les prestations effectuées durant les MEP ne constitue pas une avance sur les mandats décrits à l'art. 2.6 et ne sera pas déduite des honoraires de l'un ou l'autre de ces mandats.

Le dépôt d'un dossier de candidature ne donne droit à aucune indemnité de la part du Maître de l'ouvrage.

2.8 COLLÈGE D'EXPERT·E·S

Les maîtres de l'ouvrage ont désigné la constitution du collège d'expert·e·s suivante qui est responsable du déroulement correct de la procédure. Sont désignés comme professionnelles les personnes qui, au sens du règlement SIA 143, disposent des qualifications requises pour les conditions de participations (chap. 2.3).

Présidente

Mme Zouboulakis Christina architecte EPFL, urbaniste, farra zouboulakis & associés, Lausanne

Membres non professionnels

M. Laurent Favre conseiller d'Etat

M. Roby Tschopp conseiller communal, Commune de Val-de-Ruz

M. Nicolas Merlotti ing. GC, SPCH

M. Johannes Rösti SAGR

Membres professionnels

M. Dominique Bourquin	architecte EPFL, urbaniste, SAT
Mme Dominique Robyr Soguel	géographe UNIGE, urbaniste EPFL, SAT
M. Olivier Baud	ing. civil EPFL, Dr Sc. Tech., SCTR
M. Fernando Simas	architecte-urbaniste, CFF
Mme Nicole Surchat Vial	architecte EPFL, Dr urbaniste UNIGE, Genève
Mme Sibylle André	architecte EPFL, paysagiste FSAP, Paysagegestion, Lausanne
M. Michel Paccaud	ing. mobilité, ancien responsable CFF et OFT, Commune de Leysin

Suppléances non professionnelles

M. Daniel Geiser	conseiller communal, Commune de Val-de-Ruz
M. Nicolas Steinmann	CFF

Suppléances professionnelles

M. Gabriel Jeanneret	géographe-urbaniste UNIL, SAT
M. Jonathan Maret	ing. civil EPFL, GC, SPCH
Mme Agathe Hannebert	ing. mobilité UT (France), urbaniste EPFL-UNIGE, SCTR
M. Pascal Sigrist	architecte EPFL, ATELIER 231, Zurich
Mme Melissa Pahlisch-Pestalozzi	arch. paysagiste Uni Copenhague, Verzone Woods, Architectes, Vevey

Le collège est responsable, envers les maîtres d'ouvrage et les participants, d'un déroulement des MEP conforme au programme. Il approuve le règlement-programme et répond aux questions des équipes. Il juge les propositions des MEP et décide du lauréat. Il formule le rapport de jugement et les recommandations pour la suite à donner.

Les personnes composant le collège garantissent l'égalité de traitement entre les participants. Elles veillent au respect du programme et des recommandations issues du dialogue intermédiaire.

Spécialistes-conseils

Pour son jugement, le collège d'expert-e-s peut faire appel à l'avis de spécialistes-conseils. Les personnes suivantes sont pressenties pour cette tâche :

Mme Mara Lepori	Service cantonal de l'économie, Neuchâtel
M. Hervé Froidevaux	Spécialiste en économie territoriale
M. Christophe Renault	Spécialiste en génie civil et ouvrages ferroviaires, SYSTRA, Paris
M. Dimitri Gerber	Spécialiste en structures gc et membre de l'équipe de la Ligne Directe NE-CF
Bureau IEC, Lausanne	Spécialiste en économie de la construction
Mme Sarah Schalles	Spécialiste en quartiers durables

Groupe consultatif des entreprises en place (spécialistes d'usage)

M.Yann Huguelit	Directeur de la chambre d'agriculture et de viticulture du Canton de Neuchâtel
M. David Menoud	Chef de Département Immobilier Migros Neuchâtel Fribourg
M. Alexandre Tissot-Daguette	Membre de la direction Raiffeisen Neuchâtel et Vallées

L'organisateur, sur requête du collège approuvée par l'adjudicateur, se réserve le droit de faire appel à d'autres spécialistes-conseils. Le cas échéant, il fera en sorte de choisir des personnes qui ne se trouvent pas en conflit d'intérêt avec une des équipes participantes.

Objectivité et confidentialité

Toute personne participant au collège ou agissant au titre de spécialiste-conseil est tenue de signaler tout fait susceptible de compromettre son objectivité. Elle est tenue de révéler et communiquer en temps voulu un éventuel conflit d'intérêt. Elle respecte la stricte confidentialité des échanges et des données dont elle a pu prendre connaissance durant l'entier de la procédure.

2.9 CALENDRIER

Le calendrier suivant est fixé pour le déroulement de la procédure :

Sélection des mandataires, 2024

Publication des MEP sur SIMAP	22 avril
Questions des candidats	29 avril
Réponses aux questions	8 mai
Date limite de réception des dossiers de candidature	27 mai
Séance de sélection	4 juin

Mandats d'études parallèles

2024

Lancement	10 juin
Visite locale avec remise de maquette	25 juin matin
Questions des participants	25 juin
Réponses aux questions	5 juillet
Rendu des documents	21 octobre
Dialogue intermédiaire	7 novembre
Lancement de la suite de la procédure	5 décembre
Questions sur recommandations	13 décembre
Réponses aux questions	20 décembre

2025

Rendu des documents pour le dialogue final	10 mars
Dialogue final	20 mars

2.10 DOCUMENTS REMIS AUX PARTICIPANTS

La présente liste et le contenu des documents fournis aux participants pourra être ponctuellement complétée ou mise à jour d'ici le lancement des MEP. Ils pourront également subir quelques ajustements à l'issue du dialogue intermédiaire, notamment en fonction des enseignements que celui-ci aura dégagés.

Le règlement-programme fourni pour la phase de présélection pourra subir quelques adaptations mineures pour le lancement des études.

Le lien ci-après permet le téléchargement de toutes les données utiles pour la phase de sélection : <https://serveur.fm-a.ch/sharing/HzZpzRR2C>

Documents remis pour la candidature à la sélection préalable

01. Règlement-programme des MEP, version avril 2024 pour sélection préalable
02. Annexe P1 engagement sur l'honneur
03. Image directrice rapport final, Güller Güller - mrs, décembre 2021

Documents complémentaires remis pour les mandats d'étude parallèles

04. Règlement-programme des MEP, version juin 2024
 05. Tableau quantitatif des surfaces et volumes, XLSX
 06. Plan de base PDF, DWG
 07. Modèle 3D du contexte, DWG
 08. Fichier de réalisation de la maquette, DWG
 09. Fond de maquette 1/1000 (84 x 60 cm), remis lors de la visite des lieux
 10. PAL 2024, extrait
 11. PAL rapport mobilité, gvh, 2023
 12. PDC fiches E11 et U13
 13. CFF
 1. Profil simplifié, DWG
 2. Exemples de gare 1 et 2
 3. Position des quais plan
 4. Position des quais coupe
 5. Coupe de principe
 6. Coupes types illustratives
 7. Locaux techniques du tunnel, plans-coupes
 8. GSS accessibilité plans-coupe
 9. I-50128 Dispositions générales pour les installations d'accueil.
 10. I-50129 Standard Quais voyageurs
 11. Hiérarchie des lois, ordonnances, normes et réglementations
 14. Paysage de l'année, 2022
 15. Etude Paysage Val-de-Ruz, Paysagegestion, 2021
 16. Prospectus de présentation d'Evologia
 17. Vue aérienne
- 12 | MEP Gare de Cernier | règlement-programme version du 19 avril 2024

18. Projet Raiffeisen

19. Projet Hifi-filter

2.11 VISITE DES LIEUX

Une visite locale en présence des équipes, d'une délégation du collège et de l'AMO est fixée au 25 juin matin, à Cernier. Des précisions seront données ultérieurement.

Le fond de maquette au 1 :1'000 sera remis aux équipes à cette occasion.

2.12 QUESTIONS ET RÉPONSES

Lors de l'étape de sélection, les questions sont à faire parvenir par courriel à l'adresse de l'AMO jusqu'au 29 avril 2024 à minuit au plus tard. Les réponses à toutes les questions seront transmises via la plateforme SIMAP le 8 mai 2024 au plus tard.

Durant les MEP, les participants auront la possibilité de poser en tout temps des questions, par courriel exclusivement à l'adresse de l'AMO. Les réponses seront transmises à l'ensemble des équipes de projet dans les meilleurs délais.

Au début de l'étape 2, des questions pourront être transmises lors de la visite locale, dont les réponses seront transcrites par écrit et remises à toutes les équipes le 5 juillet au plus tard.

Des échéances de questions et de réponses ont toutefois été fixées dans le calendrier afin de les regrouper au maximum et de faciliter le travail de toutes les parties.

2.13 DOCUMENTS À REMETTRE

Tous les documents énoncés ci-après sont à remettre par chaque équipe lors de chaque échéance respective de rendu. Aucun document autre que ceux prescrits ne sera admis au jugement, y compris pour le nombre de pages ou de planches.

Sélection préalable

- Note méthodologique et de motivation permettant d'évaluer la compréhension de la problématique ainsi que la manière envisagée par le candidat de répondre aux enjeux et aux attentes qualitatives du maître de l'ouvrage. Ce texte peut être accompagné d'illustrations mais ne doit en aucun cas contenir des propositions de solutions ni des intentions de projet (esquisses, plans ou textes). [Max. 2 p. A4 recto]
- Présentation de la composition de l'équipe, de son organisation pour l'élaboration du projet ainsi que des personnes qui seraient affectées au mandat en cas d'adjudication, avec leurs rôles respectifs dans ce cadre. [Max. 2 p. A4 recto].
- Descriptif de chaque bureau composant l'équipe, avec coordonnées, statut juridique et année de fondation, domaines d'activités, effectif par catégories de qualifications. [Max. 1 p. A4 recto par bureau].
- CV des personnes-clef en charge du mandat pour chaque bureau de l'équipe, avec expériences en lien avec les exigences relevant des MEP. Par son dossier, le soumissionnaire s'engage à mettre ces personnes-clés à disposition du maître d'ouvrage pour les mandats découlant de la présente procédure. [Max. 1 p. A4 recto par CV, max. 2 CV par compétence exigée et 1 CV par compétence complémentaire éventuelle].

- Références démontrant la compétence, la sensibilité et l'expérience de l'équipe en rapport avec les exigences attendues pour mener à bien le projet faisant l'objet des MEP. Les références dateront si possible de 10 ans au maximum et intégreront une explication sur leur façon de révéler la capacité du bureau à répondre aux exigences de la mission. Il peut s'agir de projets réalisés ou primés dans le cadre de concours. [Max.3 références pour le pilote et 2 pour chacune des autres compétences requises. Max 2 p. A4 recto par référence].
- Diplômes ou preuves du respect des qualifications exigées au chap. 2.3.
- Annexe P1 du guide romand, engagement sur l'honneur [une fiche par bureau constituant l'équipe].

Trois à quatre équipes seront retenues par le collège pour participer aux MEP. Parmi celles-ci et afin de favoriser la relève professionnelle, le collège d'expert-e-s se réserve la possibilité de sélectionner une équipe dont un ou plusieurs membres sont moins expérimentés mais convaincu de sa capacité à répondre aux enjeux qualitatifs du projet à réaliser.

Mandats d'étude parallèles

Tous les documents énoncés ci-après sont à remettre pour les dialogues respectifs des MEP.

Dialogue intermédiaire

Le rendu pour le premier dialogue porte sur le concept urbanistique, paysager, d'espaces publics, environnemental et opérationnel à l'échelle de l'ensemble du périmètre, ainsi que sur ses interactions avec le contexte. Il doit renseigner sur les variantes d'implantation étudiées pour la gare et sur les critères ayant conduit au choix proposé. Il explicitera les schémas des différents modes de transport ainsi que les principes d'organisation de l'interface de mobilité ainsi que ses liens avec le centre de la localité. Des principes opérationnels de planification et de mise en œuvre par étapes sont également attendus.

Eléments de rendus exigés :

- Support visuel de présentation pour une durée d'environ 30' (PDF).
- 1 planche de rendu format A0 portrait (1 ex. papier et fichier PDF) comprenant au moins
 - un plan d'urbanisation à l'échelle 1/2500, selon l'orientation et le cadrage du fichier fourni et placé en haut de la planche,
 - un plan d'urbanisation à l'échelle 1/1000 couvrant le secteur de la gare et du centre du village,
 - trois coupes à l'échelle 1/500 ou 1/200, dont une parallèle aux courbes de niveau montrant les rapports entre la gare, avec les accès aux quais, les espaces publics attenants et les fronts bâtis ou paysagers prévus à terme, de part et d'autre, ainsi que deux coupes dans le sens de la pente, l'une sur la liaison entre le centre actuel, la gare et l'espace agricole et l'autre illustrant les rapports entre l'urbanisation existante, la nouvelle zone d'activité et le traitement de la frange aval avec l'espace agricole,
 - des schémas, illustrations ou notes exprimant les éléments fondamentaux de la proposition.
- Une maquette d'ensemble de l'urbanisation proposée, réalisée au moyen du fond de maquette remis, avec tous ses éléments en blanc mat.

- Une note d'au maximum 3 pages A4 (recto) exposant les principes d'aménagement, de planification, de mise en œuvre et d'exploitation répondant aux principales attentes de l'organisateur. Elle permettra notamment de vérifier le bon fonctionnement de l'interface : accès véhicules, flux piétons, implantation des installations, traitement des conflits (piétons, bus, MD, TIM) (PDF).
- Le tableau des surfaces dûment complété, non protégé (XLSX et PDF).
- Les fichiers au format .PDF de la planche remise, du tableau quantitatif et du diaporama à déposer sur la plateforme de l'AMO, en bonne résolution pour publication et non protégés.

Dialogue final

Le rendu pour le dialogue final présente le développement du projet en tenant compte des critiques et recommandations du collège. Il traitera des mêmes aspects que le rendu intermédiaire, avec un degré de détail plus avancé, répondant aux attentes spécifiques formulées par le collège. Le rendu mettra également en évidence la capacité du projet et de l'équipe à fédérer les différents acteurs et la population autour de leurs concepts d'aménagement.

Eléments de rendus exigés :

- Support visuel de présentation pour une durée d'environ 30' (fichier PDF). Cette présentation doit, au-delà du projet lui-même, exposer les propositions faites dans les domaines suivants :
 - Phasage et opérationnalité des planifications, équipements et urbanisation.
 - Fonctionnalités des réseaux pour les différents modes.
 - Impacts fonciers des équipements et des futurs domaines publics.
 - Capacités d'accueil des différentes composantes du projet urbain (SPd pour les affectations mixtes habitant-activités, m3 pour la ZAE).
 - Principes d'aménagement répondant aux attentes en matière de durabilité et de climat.
 - Traduction du concept d'aménagement en au maximum 8 règles essentielles et une esquisse de masterplan ou schéma directeur.
- 2 planches de rendu format A0 portrait (1 ex. papier et fichiers PDF) comprenant les mêmes éléments qu'exigés pour le dialogue intermédiaire, avec en sus au moins :
 - un plan de détail de la gare routière avec les tracés de balayage des bus à l'échelle 1/500, orienté comme le plan d'urbanisation,
 - parmi les coupes, au moins une, partielle, au 1/200, explicitant la topographie d'un espace public significatif du projet,
 - une figuration axonométrique ou perspective de l'organisation de la gare, de l'interface de transports, des liens avec le centre de localité et des éléments activant les espaces publics associés,
 - deux vues d'ambiance des espaces déterminants de la proposition,
 - une représentation du phasage d'aménagement du site de la gare avec les urbanisations correspondantes aux horizons de planification 2030 et 2040, de part et d'autre de celle-ci,
 - les maximum 8 règles essentielles devant guider l'aménagement futur du secteur.

- Une maquette d'ensemble de l'urbanisation proposée, réalisée au moyen du fond de maquette remis, avec tous ses éléments en blanc mat.
- Une note d'au maximum 4 pages A4 (recto) exposant les principes d'aménagement, de planification, de mise en œuvre et d'exploitation répondant aux principales attentes de l'organisateur (PDF).
- Le tableau des surfaces dûment complété, non protégé.
- 1 fichier DWG 3D de l'ensemble du projet..
- Les fichiers au format PDF de la planche remise, du tableau quantitatif et du diaporama à déposer sur la plateforme de l'AMO, en bonne résolution pour publication et non protégés.

2.14 MODALITÉS DE RENDUS

Tous les documents énoncés ci-après sont à remettre lors de chaque échéance respective de rendu. Aucun document autre que ceux prescrits ne sera admis au jugement, y compris pour le nombre de pages ou de planches.

Tous les fichiers remis sont à fournir sans protection électronique et doivent pouvoir être exploités par l'AMO ou les spécialistes-conseil.

Sélection préalable

Pour la candidature à la sélection préalable, les documents sont à remettre sous forme d'un seul fichier PDF, organisé selon l'ordre des pièces demandées.

Mandats d'étude parallèles

Seules les planches A0 requises sont à remettre sous forme papier, à grammage fort et non pliée.

Les tableaux des quantitatifs sont à remettre en fichiers XLSX.

Ces planches, les tableaux, ainsi que tous les autres documents requis sont à remettre sous forme de fichiers numériques non protégés, au format PDF.

La maquette sera remise emballée dans la boîte d'origine.

La mention «MEP Gare de Cernier», accompagnée d'une devise, figurera au début de tous les documents, en haut à droite des planches A0, ainsi que sur la maquette et son emballage. Les noms des différents bureaux composant les équipes participant aux MEP figureront également sur les documents.

La couleur est admise pour tous les rendus, hormis la maquette.

Les fichiers numériques sont à déposer sur la plateforme serveur de l'AMO, les planches en bonne résolution pour impression et publication.

Délais et destinataire des documents à remettre

A l'exception du diaporama, des planches papier et de la maquette qui peuvent être remis au plus tard en main propre à l'AMO lors des journées de dialogue, tous les documents exigés sont à remettre aux échéances mentionnées au chap. 2.9.

Tous les documents à remettre pour l'étape de sélection ou préalablement aux journées de dialogue sont à déposer sous forme numérique, dans les délais indiqués au chap. 2.9, sur le serveur de l'AMO au moyen du lien suivant :

<https://serveur.fm-a.ch/sharing/7ss3ZCqof>

Afin de pouvoir traiter tout problème de transfert dans les délais, les équipes transmettront parallèlement à l'AMO un courriel signifiant le dépôt des fichiers sur le serveur, à l'adresse

mepcernier@fm-a.ch

En cas d'impossibilité d'accès au serveur de l'AMO, l'envoi se fera au moyen d'un lien de téléchargement transmis par l'équipe à l'adresse courriel susmentionnée.

2.15 VARIANTES

Les participants peuvent présenter des variantes de parties de leurs propositions lors du premier dialogue.

Les variantes doivent répondre à l'ensemble des critères d'exigences, mentionnées au chap. 2.19.

Aucune variante n'est admise pour le dialogue final.

2.16 ENGAGEMENT DES PARTIES ET BASES JURIDIQUES

La participation aux MEP implique, pour le maître d'ouvrage, le collège d'expert·e·s et les participants, l'acceptation des clauses du Règlement SIA 143, édition 2009 (peut être commandé via le site www.sia.ch), du présent document, des réponses fournies aux questions des participants et des dispositions légales en vigueur. Le règlement SIA 143, édition 2009, fait foi, subsidiairement aux dispositions sur les marchés publics.

Les lois, règlements et normes suisses sont applicables et les textes légaux peuvent être téléchargés notamment sur www.simap.ch. En particulier, la procédure est soumise à :

- l'accord bilatéral sur certains aspects relatifs aux marchés publics entre la Suisse et la Communauté européenne ;
- la loi fédérale sur les cartels et autres restrictions à la concurrence ;
- la loi fédérale sur la concurrence déloyale (LCD) ;
- la loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) ;
- la loi fédérale sur le travail au noir (LTN) ;
- la loi fédérale sur les travailleurs détachés (LDét) ;
- l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) ainsi que ses directives d'exécution ;
- la loi cantonale ou décret d'adhésion à l'accord inter cantonal sur les marchés publics (LCMP).

Le droit d'auteur sur les études reste propriété des participants, mais tous les documents relatifs aux propositions deviennent propriété exclusive des MO.

Les différentes données de base et études thématiques livrées sont destinées à la présente procédure de MEP, les participants s'engagent à ne les utiliser que dans le cadre de cette mission. La rediffusion à des tiers ou leur utilisation commerciale sont strictement interdites.

Participants et MO ont le droit de publier les études uniquement à partir de la clôture de la procédure, soit après la communication de l'équipe lauréate au public, à la condition expresse d'indiquer les deux noms. Tous les projets pourront faire l'objet de présentations devant les autorités communales, la population, les services communaux, cantonaux, les propriétaires ou autres.

2.17 PROCÉDURE EN CAS DE LITIGE

L'avis d'appel à candidature pour la présente procédure ainsi que la décision de sélection des équipes peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal cantonal, rue du Pommier 1, 2001 Neuchâtel 2, dans les 20 jours dès leur publication.

La décision du maître d'ouvrage concernant l'attribution des mandats décrits au chap. 2.6 est susceptible de recours dans les 20 jours auprès de la Cour de droit public du Tribunal cantonal. Le for juridique est celui du canton de Neuchâtel.

Les membres de la commission SIA des concours d'architecture et d'ingénierie peuvent être désignés ad personam en tant qu'experts par les tribunaux.

2.18 LANGUE OFFICIELLE ET MONNAIE

La langue officielle acceptée lors de l'exécution du marché, pour toute information, documentation et échanges de courrier, est le français.

La devise monétaire officielle acceptée pendant la durée de la procédure et pour l'exécution du marché est le franc suisse (CHF).

2.19 CRITÈRES D'APPRÉCIATION

Sélection des candidatures

La sélection des participants aux MEP se fera sur la base d'une évaluation selon trois critères, pondérés de la manière suivante :

- 30 % : compréhension de la problématique et des attentes de l'organisateur ;
- 40 % : compétences et références de l'équipe en lien avec les thématiques relevant du projet concerné ;
- 30 % : composition et capacité de l'équipe en regard des prestations attendues dans le cadre des mandats subséquents aux MEP.

Dans sa sélection, le collège pourra retenir une équipe jeune, disposant de moins d'expérience et de références mais présentant un dossier convaincant du point de vue des attentes qualitatives du maître de l'ouvrage.

Mandats d'étude parallèles

Le collège a défini la liste des critères d'appréciation suivants (sans ordre préférentiel), qu'il appliquera lors de l'évaluation des projets et la sélection des équipes à l'issue des deux dialogues des MEP :

- L'intégration urbanistique et paysagère de l'interface de la gare dans la localité ainsi que de la nouvelle urbanisation dans le site, permettant de conférer une identité au lieu et une cohérence entre ses diverses composantes.
- La bonne adéquation entre l'implantation nord/sud de la nouvelle gare, l'organisation de l'interface de transports et leurs connexions avec le centre de la localité, tant du point de vue fonctionnel que de la qualité des espaces publics.
- L'efficacité de l'interface de transports et de ses différentes composantes (gare ferroviaire, gare routière, P+R, accessibilités tous modes).

- La qualité spatiale et fonctionnelle du développement urbain, y compris du point de vue du phasage, de sa faisabilité et des processus opérationnels.
- La souplesse et la capacité de la proposition à répondre à des éléments nouveaux ou à l'évolution future des besoins tout en conservant ses qualités intrinsèques et une identité affirmée.
- L'exemplarité environnementale, énergétique et sociale du projet, s'inscrivant dans une perspective de durabilité et de résilience (économie du sol et compacité de l'urbanisation, gestion des eaux, perméabilité du site, îlots de chaleurs, arborisation et végétalisation, etc.).
- La fonctionnalité et l'économicité générale du projet (ergonomie pour ses usagers futurs, exploitation et maintenance).

2.20 EQUIPES RETENUES

A compléter après la phase de sélection.


3. PÉRIMÈTRE

Le périmètre de projet des MEP est délimité par la Route de Neuchâtel en ouest, la Rue Frédéric-Soguel au nord (avec une extension à la Rue de l'Épervier), le Passage des Cèpes et la Route de la Taille en est, environ 60 mètres au sud de la Rue des Planches-Sèches au sud. Il totalise environ 22 ha.

Le plan ci-dessous figure en rouge le périmètre de projet, dont les limites sud-est (traitillé) sont indicatives.



 Périmètre des MEP

 Ligne directe Neuchâtel - La chaux-de-Fonds

4. ENJEUX ET OBJECTIFS GÉNÉRAUX

4.1 ENJEUX

La création d'une nouvelle gare a une portée considérable sur son territoire d'accueil et est un facteur essentiel de mutations territoriales, économiques et sociales. La future gare de Cernier va ainsi modifier les pratiques actuelles, certainement attirer de nouveaux habitants et emplois et générer des nouveaux besoins en services et en équipements publics. Les présents MEP permettront de préciser cette nouvelle configuration urbaine et paysagère, notamment par la localisation précise de la gare et de l'interface multimodale qui lui est liée.

L'image directrice de décembre 2021, qui est l'aboutissement des études stratégiques conduites jusqu'ici, cadre l'aménagement et soulève les principaux enjeux en présence. Un des objectifs visés est de renforcer la centralité actuelle de Cernier avec l'arrivée de la gare et de ses développements et éviter une concurrence avec les commerces et services du centre du village. L'emplacement de la gare et de ses accès, la qualité des connexions piétonnes avec le centre, ainsi que le programme du futur développement doivent y contribuer.

L'emprise du projet sur la zone agricole en surface d'assolement est validée dans les planifications directrices via l'inscription d'un pôle de développement économique régional et d'un pôle de gare. Toutefois, le Val-de-Ruz étant considéré comme le grenier à blé du canton, le développement devra tenir compte du caractère précieux de la zone agricole à cet endroit et viser la compacité.

Les études paysagères réalisées relèvent le caractère spécifique de la plaine vallonnée du Val-de-Ruz, la présence de l'eau qui creuse le sol, des vergers, des jardins et des alignements d'arbres caractéristiques, de la multitude de points de vue différents dont on peut profiter en se promenant sur ce territoire, et encore de l'importance des franges entre l'espace bâti et agricole. Une intervention sensible et contextualisée dans ce paysage en renforcera les caractéristiques et les qualités.

Le projet pourra notamment s'appuyer et s'inscrire dans la stratégie de valorisation paysagère proposée dans la Conception directrice Nature et Paysage conduite dans le cadre de la révision du PAL (paysage, 2020). Des actions ciblées sont proposées pour mettre en valeur des traversées paysagères. Evologia fait partie d'une traversée, à laquelle pourront contribuer les abords de la future gare de Cernier.

Le projet devra anticiper les changements climatiques ainsi que la raréfaction des ressources et poser les premiers jalons d'un développement qui réponde à une haute exigence de durabilité notamment en matières environnementale et énergétique.

4.2 OBJECTIFS PARTICULIERS DES MEP

Les maîtres d'ouvrage attendent que ces MEP apportent des réponses pertinentes et des éclairages particuliers sur les principaux points qui suivent, en vue de la maîtrise du développement de ce projet.

- Localisation et principes d'aménagement de la gare et de son interface multimodale, ainsi que des espaces publics attenants, y compris leurs connexions avec le centre du village et leur définition par l'urbanisation future à l'ouest et, à plus long terme, à l'est.
- Interaction et synergie avec le développement urbain à moyen et long terme à l'ouest et à l'est, notamment du point de vue des emprises, des affectations, des dessertes et des outils d'aménagement pour en assurer la maîtrise.
- Concept paysager à plus large échelle pour exploiter une bonne participation de la nouvelle infrastructure ferroviaire et de l'urbanisation future à la structuration et qualification du paysage local et de la plaine, cela en coordination avec le concept d'aménagement de l'ensemble de la ligne, conduit par ATELIER 231, sous mandat des CFF.
- Identification des investissements nécessaires en regard de leur possibilité de financement et d'amortissement par les divers maîtres d'ouvrage impliqués.
- Prise en compte des principes de durabilité le plus en amont du projet, notamment du point de vue des impacts énergétiques, climatiques et sur les ressources non renouvelables, cela tant pour la phase de mise en œuvre que pour celles d'exploitation et d'entretien.

5. DONNÉES THÉMATIQUES

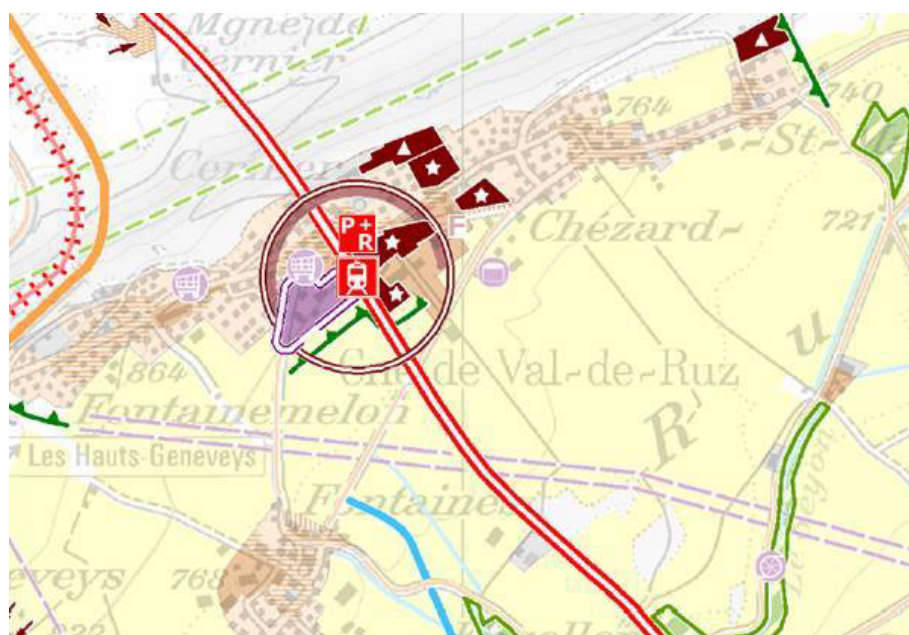
5.1 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

Le projet de la future ligne directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds est inscrit au Plan Directeur Cantonal (ci-après PDC) qui a été adopté par le Conseil d'Etat en 2011, puis modifié et approuvé en 2018. Il a donné lieu à plusieurs niveaux de planifications concordants, dont un Projet d'Agglomération de 4e génération (PA RUN 4) établi en aout 2021, un plan directeur régional du Val-de-Ruz (PDR) et des Plans d'aménagement Locaux (PAL) en cours de révision. Le PAL du Val-de-Ruz va être mis à l'enquête publique durant le premier semestre 2024.

La création du nouveau pôle gare de Cernier est inscrite dans le PDC et doit répondre à divers enjeux, notamment à préciser le développement d'activités stratégiques et industrielles, à soigner l'aménagement de la future gare, à adapter le réseau TP et à renforcer les éléments structurants du paysage et de l'urbanisation.

Deux types de pôles sont définis dans le périmètre par le PDC. D'une part un pôle de développement économique régional (PDE Val-de-Ruz, fiche de mesure E 11), et, d'autre part, un pôle de gare (PG Halte de Cernier, fiche de mesure U 13) (doc 11). Dès la confirmation du financement par la Confédération de la ligne directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds, la totalité du pôle du PDE VDR, soit une extension de 3.5 ha a été prévue à proximité de la future gare à Cernier. Afin de garantir une utilisation optimale du sol et l'opérationnalité de leur développement, la densité minimale des pôles de développement d'intérêt régional est de 85 emplois / hectare.

La fiche de mesure U13 définit le développement de l'habitat, commerces et services dans les quartiers bien desservis par les TP. Le pôle de gare (PG) de Cernier constitue un secteur stratégique et joue un rôle important dans l'accueil de la croissance en habitants / emplois. La cible de densité du pôle gare est de 150 HE/ha



Plan directeur cantonal (PDC)

5.2 IMAGE DIRECTRICE 2021

En 2021, le service de l'aménagement du territoire (SAT) a mandaté les bureaux Güller Güller architecture urbanism et mrs partner afin de développer une vision stratégique du futur pôle de gare de Cernier dans le but de préciser les potentiels de développement urbain autour de cette gare. L'image directrice de cette étude est à considérer comme un élément de référence pour les MEP, subsidiairement au présent règlement-programme, qui s'en écarte sur certains points.

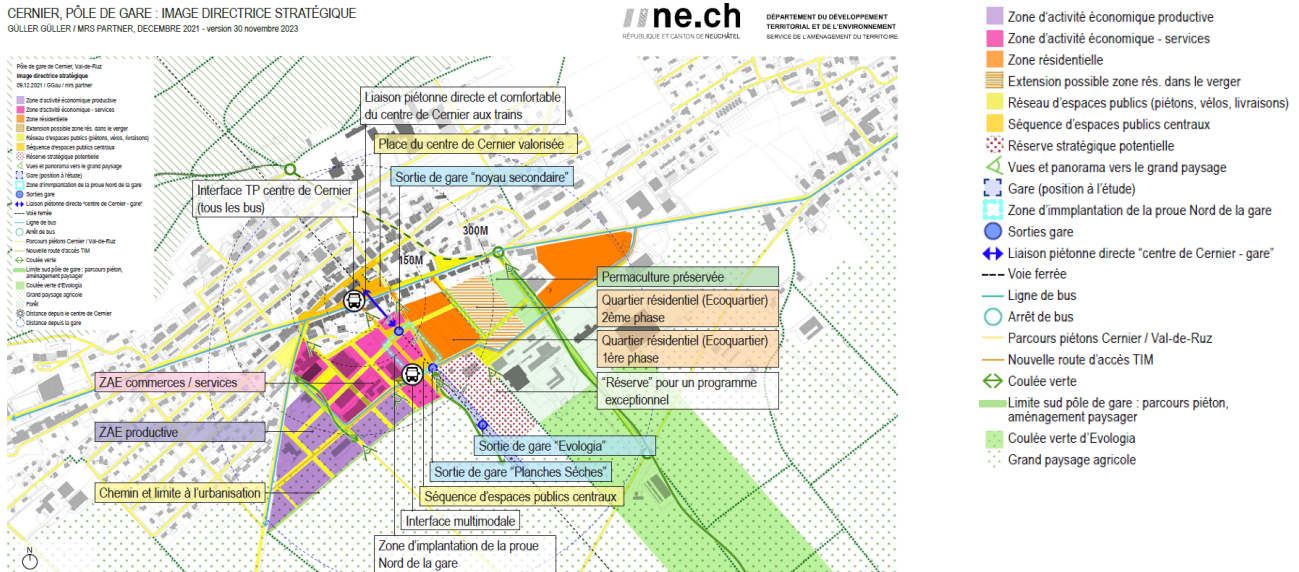


Image directrice de Güller et Güller

5.3 CONTEXTE ET PROJETS CONNEXES

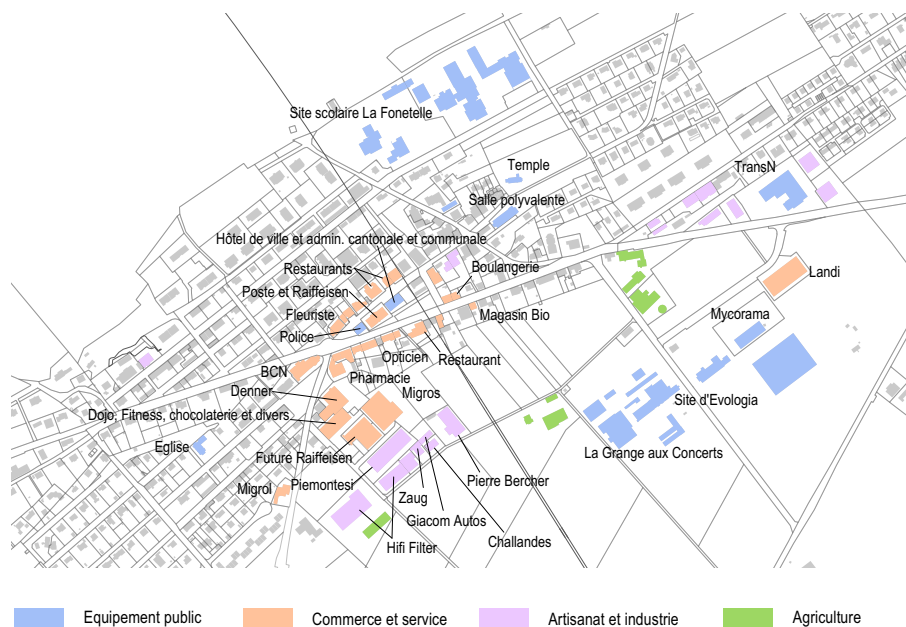
Le périmètre de projet est à proximité immédiate du centre de Cernier qui concentre la majorité des petits commerces, services et restaurants (Rue Frédéric Soguel et Rue de l'Épervier). Au sud de la Rue Frédéric-Soguel, à l'Impasse du Noyer et à la Rue Comble-Emine, un centre commercial Migros et un magasin Denner se sont installés depuis une vingtaine d'années, dans la zone d'activités économique. La Banque Raiffeisen prévoit de construire un nouveau bâtiment administratif et clientèle sur le parking à l'ouest de la Migros (doc. 18).

Hifi Group SA projette de construire un nouveau siège de la société sur le bien-fonds n°2629 en face du bâtiment Hifi Filter actuel (doc. 19).

A l'est du périmètre, le site d'Evologia accueille, sur une surface de 21 hectares, différentes activités dédiées à la formation, à la nature et à la culture. La restructuration de l'École cantonale d'agriculture de Cernier a abouti à la naissance du site de Cernier en 1995, qui a pris son nom actuel en 2006. Depuis 2013, il est rattaché au Service de l'Agriculture (SAGR). On y trouve le pôle Terre et Nature du Centre de formation professionnelle neuchâtelois (CPNE), qui forme près de 300 élèves (CFC d'agriculteur, de forestier, horticulteur, bûcheron et fleuriste). Le site héberge également l'un des vingt programmes d'emplois temporaires du canton de Neuchâtel avec une cinquantaine de personnes en réinsertion (doc. 16).

La commune souhaite que le verger existant et la permaculture au nord d'Evologia, dans le périmètre des MEP, soient préservés.

A l'est du site d'Evologia se trouve une fromagerie ainsi qu'un magasin Landi. La ferme sise sur la parcelle n°2476 est actuellement un domaine agricole en exploitation.



5.4 PHASAGE ET OPÉRATIONNALITÉ

Zone d'activités économiques

L'actuelle révision du PAL est en phase finale de procédure, sa mise à l'enquête publique étant prévue avant l'été. Hormis pour les activités artisanales et industrielles, il répond aux besoins de développement pour les 15 prochaines années, soit jusqu'à 2040.

En vue de la mise en service de la nouvelle gare, une extension de 3.5 hectares de nouvelles ZAE à l'ouest de celle-ci, objet en partie des présents MEP, est prévue à l'horizon 2030. Les équipements de cette extension, à exécuter à partir de la mise en vigueur de cette nouvelle affectation, comprennent la réalisation des accès à l'interface de la gare.

Ouvrages CFF

Le démarrage des travaux de la ligne ferroviaire est prévu en 2031, depuis Neuchâtel, pour le creusement du tunnel avec évacuation des déblais en aval. Une option est encore ouverte pour une ouverture parallèle d'un chantier analogue depuis le site de Cernier. Une décision à ce sujet est attendue durant cet été. Les mandataires seront informés au cas où elle serait retenue.

Sous réserve de ce qui précède, des travaux ferroviaires sur le site de Cernier ne sont envisagés qu'à partir de 2035 environ. En principe, les accès de chantier se feraient depuis la Route de Chézard et n'impacteraient ni la zone industrielle existante ni les travaux de la nouvelle desserte envisagée en lien avec son extension.

La mise en service de la gare est prévue au plus tôt en 2038, le calendrier étant encore sujet à des adaptations.

Secteur est

La mise en zone à bâtir du secteur à l'est de la gare est prévue à l'horizon 2040, soit relativement en même temps que la mise en service de la gare, en vue de développements progressifs ultérieurs, conformément au plan directeur cantonal.

5.5 AFFECTATIONS

La Commune de Val-de-Ruz est en phase d'approbation du nouveau PAL. Le périmètre comprend d'une part des parcelles en zone à bâtir (zones d'activités économique (ZAE), zones mixtes du centre, zone d'habitation à moyenne densité, et zones de plan spécial) et, d'autre part, de la zone agricole. Toute la ZAE sera en zone réservée. Ce nouveau PAL ne prévoit pas d'extension de zone à bâtir dans le secteur, hormis les besoins pour le projet Hi-Fi Filtres. Le plan de ce nouveau PAL (doc. 10) sera remis aux mandataires dès que possible, en principe au début des études.

Suite aux résultats des MEP et sur la base de la planification directrice subséquente ainsi que du projet ferroviaire, un plan d'affectation devra donc adapter l'affectation actuelle du secteur par le biais d'une nouvelle procédure.

5.6 ASPECTS FONCIERS

Les terrains situés dans le périmètre sont majoritairement en main privée. Les collectivités devront acquérir les terrains nécessaires aux infrastructures ferroviaires et viaires pour l'aménagement de la ligne ferroviaire et les équipements du secteur. Les CFF procéderont par acquisition ou expropriation pour les emprises nécessaires à leurs ouvrages. La commune et le canton disposent de différents outils de mobilisation foncière dans les pôles de développement économique, dans les pôles de gare et en lien avec la nouvelle gare. A minima, des plans d'alignement permettent de réserver les espaces nécessaires.

Les projets veilleront à optimiser les emprises utiles au bon fonctionnement de l'ensemble du secteur, tout en offrant de réelles qualités d'ambiance. Une stratégie foncière, anticipée sommairement au stade des MEP, devra être mise en place dans le cadre du développement du plan directeur sectoriel d'aménagement à l'issue des MEP.

5.7 ASPECTS ÉCONOMIQUES

Les mandataires porteront une attention particulière à la rationalité et l'économicité de leurs propositions, tout en veillant à répondre aux objectifs des maîtres d'ouvrage.

La voie ferrée est financée par des fonds fédéraux et fait l'objet d'une procédure indépendante en cours, dont le projet sera mis en coordination avec les résultats des MEP.

Le financement de la gare et de l'interface de mobilité sera assumé par l'Etat de Neuchâtel. Un budget de 25 millions est prévu pour la gare (installations d'accueil, quais, accès aux trains) et de 15 millions pour l'aménagement du pôle multimodal (bus, P+R, etc.).

Le financement du solde des infrastructures et aménagements sera pris en charge par la Commune de Val-de-Ruz. Il n'y a, à ce stade, pas de budget estimé pour ces ouvrages mais il est attendu que leur conception devra être proportionnée aux moyens que peut se donner la commune.

Des spécialistes-conseils cités au chap. 2.8 seront sollicités pour évaluer les projets de manière comparative sous l'angle des coûts et de la plausibilité du respect des budgets annoncés.

5.8 ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET SERVICES

Zone d'activités économiques

La partie située à l'ouest de la future gare est occupée par diverses entreprises et la zone à bâtir est destinée à y être agrandie en ouest et en sud pour permettre le déploiement du pôle de développement d'intérêt régional du Val-de-Ruz (PDE), exploitant la proximité de la desserte ferroviaire qui mettra le site en bonne connexion avec les centres cantonaux de Neuchâtel et de La-Chaux-de-Fonds. La politique cantonale de développement économique (cf. fiche E11 du PDC) dédie ce site essentiellement aux DAS, soit dans les domaines d'activités stratégiques, en complémentarité avec les pôles cantonaux. Celles-ci sont décrites dans le Règlement d'exécution de la loi sur l'appui au développement économique (RELADE) et se déclinent comme suit :

- horlogerie ;
- industrie de luxe ;
- industrie des machines ;
- industrie des produits médicaux ;
- industrie pharmaceutique ;
- électronique et microtechnique ;
- informatique et télécommunications ;
- énergies renouvelables ;
- industrie agroalimentaire ;
- services stratégiques et financiers aux entreprises.

Le site est donc essentiellement voué à l'accueil d'entreprises du domaine du secondaire, actives dans la production industrielle, sans qu'un choix préalable soit fait parmi les domaines énumérés plus haut. Ce sont plutôt des petites et moyennes entreprises qui sont attendues dans cette zone.

La situation géographique, la proximité d'une gare desservant le trafic voyageur, la proximité d'une jonction autoroutière ainsi que la densité minimale d'emplois exigée sont à prendre en compte dans la réflexion sur le genre d'activités à y favoriser par les caractéristiques d'aménagement urbain proposées. Les utilisations des rez-de-chaussée seront optimisées, si possible en exploitant la pente pour les offrir sur deux niveaux. Les propositions veilleront à équilibrer judicieusement la souplesse et la rationalité d'exploitation des volumes constructibles ainsi que des espaces d'accès et de manœuvres des véhicules avec les qualités paysagères et la création d'une identité de site participant à son attractivité.

Les surfaces commerciales existantes sur place couvrent déjà le potentiel admissible dans ce domaine du point de vue du plan directeur cantonal. Leur développement est donc à proscrire, y compris comme brico-loisirs ou garden. Seules quelques surfaces complémentaires d'appoint permettant d'animer l'espace public de la gare peuvent être envisagées, sous réserve de ce qui suit.

Synergie entre le centre de village et l'espace de la gare

Les aménagements et développements en lien avec la gare et la zone d'activité ne doivent pas affaiblir la vitalité sociale et économique du centre de Cernier. Au contraire, il est attendu que ce dernier en tire bénéfice et que les deux polarités fonctionnent en synergie. Cet enjeu représente un réel défi, que les mandataires sont invités à relever avec une grande attention. L'organisation de l'espace, la répartition des affectations, ainsi que le traitement des liens fonctionnels, visuels et paysagers entre la gare et le centre seront notamment déterminants. Les propositions de valorisation du centre de village, en lien avec la réorganisation des diverses mobilités, en particulier des arrêts de bus, participeront à la stratégie à proposer.

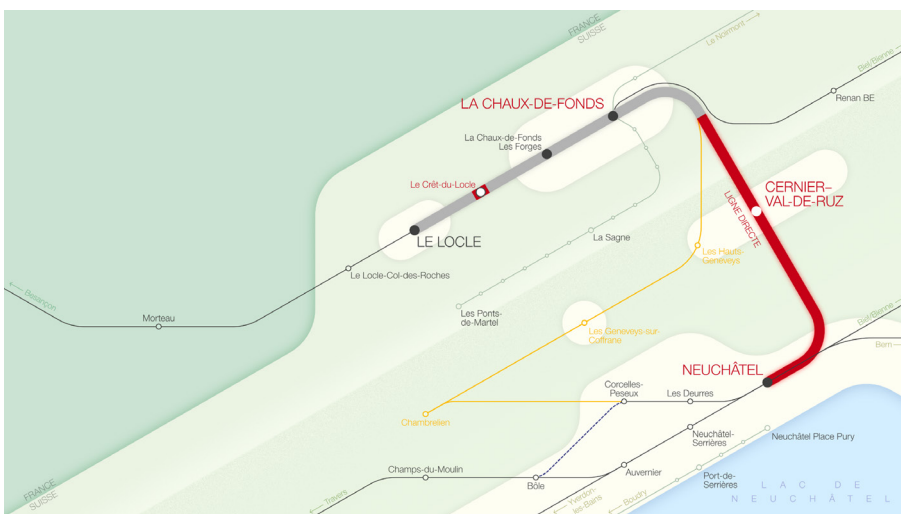
Développements à l'est de la gare

Dans les quartiers envisagés à terme à l'est de la gare, la mixité sera à penser en cohérence avec ce qui précède et avec leur affectation principalement résidentielle. Elle pourra par ailleurs venir en soutien aux activités déjà présentes dans le secteur, notamment avec le site Evologia. La commune considère déjà pertinent d'y amener une offre hôtelière en lien avec le tourisme et avec les activités économiques de la région. Elle anticipe également le besoin d'un équipement scolaire en lien avec la croissance démographique liée à l'urbanisation future.

5.9 MOBILITÉ

Ligne et gare CFF

Comme annoncé plus haut, une nouvelle ligne ferroviaire directe entre Neuchâtel et La-Chaux-de-Fonds avec arrêt unique à Cernier est à l'étude, en phase d'avant-projet. Le projet fait partie de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Il permettra une cadence au quart d'heure entre Neuchâtel et le haut du canton et divisera par deux le temps de trajet entre les deux plus grandes villes du canton. Cette nouvelle infrastructure engendrera un réaménagement de la tête est de la gare de Neuchâtel (NE) et de la tête ouest de la gare de La Chaux-de-Fonds (CF). Les étapes d'aménagement doivent être garanties.



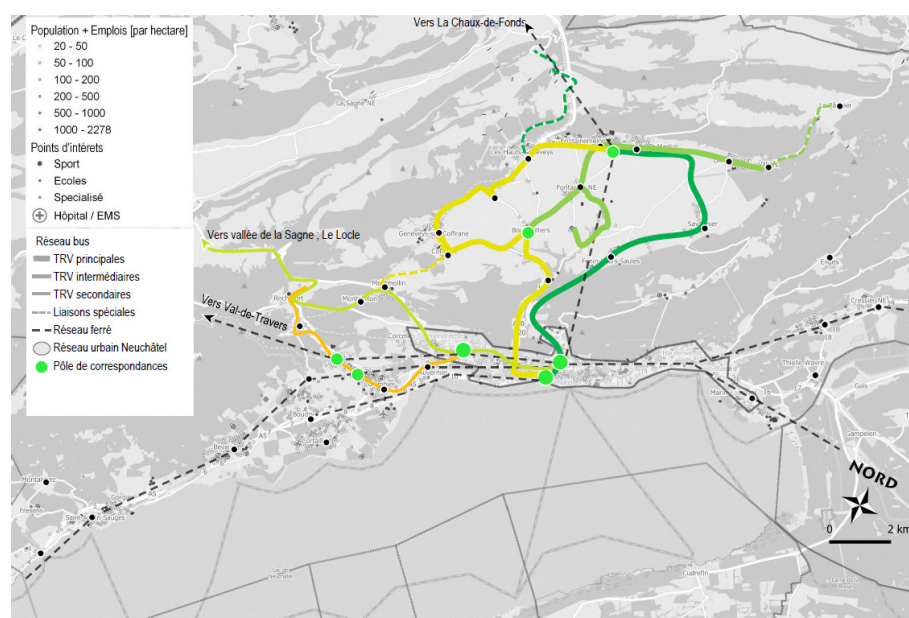
Nouvelle ligne directe NE - CF

Essentiellement enterrée, la ligne émergera en tranchée ouverte en aval du village de Cernier afin d'y desservir une nouvelle gare, juste avant son entrée en tunnel pour passer sous la localité. Le profil en long offre une marge de manœuvre de 90 m pour une implantation plus précise de la gare (quais), à définir dans le cadre des présents MEP.

Le chapitre 5.10 développe les spécificités de l'ouvrage CFF et des attendus pour la gare.

Réseau de bus

L'offre bus du Val de Ruz à l'horizon 2040 a été élaborée dans le cadre de l'étude du « Plan directeur cantonal des transports » menée par les bureaux Citec et Transitec en 2023 et devra faire l'objet d'une consultation par les instances décisionnelles. Les lignes actuelles seront passablement modifiées pour tenir compte de la nouvelle offre ferroviaire à Cernier et de la mise hors services de gares existantes.



Réseau TP à l'horizon 2040

Quatre lignes de bus parcourront le Val de Ruz avec une desserte à la demi-heure :

- Cernier - Savanier - Neuchâtel (~ actuelle ligne 421)
- Cernier - Villiers (éventuellement Le Pâquier) (~ actuelle branche est ligne 422)
- Cernier - Fontaines – Boudevilliers / Fontaines – Engollon – Landeyeux (~ mix actuelle branche sud lignes 422 / 423)
- Cernier – Les Hauts Geneveys – Les Geneveys sur Coffrane – Neuchâtel (~ mix actuelle ligne ferroviaire / ligne 424)

Les correspondances avec la ligne ferroviaire seront assurées à la future gare de Cernier, avec temps de remise à l'horaire. Pour assurer cette desserte, 4 quais sont nécessaires. Un quai supplémentaire est à aménager pour les besoins scolaires ou les courses de renfort, soit une infrastructure permettant le stationnement de 5 bus simultanés. L'espace pour la construction d'un sixième quai doit être prévu pour une construction ultérieure éventuelle.

Environ 3'000 voy./j sont attendus à la gare.

La desserte est prévue par bus articulés de 18m. Les quais devront respecter les standards d'aménagement cantonaux LHand (Disponibles à cette adresse : <https://www.ne.ch/autorites/DDTE/SCTR/Pages/LHand.aspx>) et permettre la recharge pour bus à batterie (potences). Les quais seront couverts pour offrir une protection contre les intempéries et des aménagements seront prévus pour garantir un séjour agréable en cas d'attente. Des espaces devront être réservés pour la billettique et une signalétique claire guidera les usagers et usagères vers les quais. Les cheminements pour y accéder seront libres d'obstacle. La zone dédiée aux bus doit être libre de tout trafic motorisé individuel.

Les girations devront être vérifiées pour tous les accès routiers, pour des bus articulés de 18m.

La création de ce regroupement des bus sur l'interface de la gare pourra influencer le tracé des différentes lignes ainsi que de leurs arrêts au centre de la localité. Il est attendu des propositions à ce sujet de la part des mandataires, en vue d'offrir la meilleure desserte TP du périmètre d'urbanisation, en particulier du cœur de village. La réorganisation locale des lignes et des arrêts devra à la fois être optimale du point de vue de la qualité de desserte et de celui de la mise en valeur des espaces publics.

Vélos

La route cantonale 1356 (Rue Bois du Pâquier, Rue Frédéric-Soguel, Rte de la Taille) constitue l'axe principal de déplacement. La Route de Neuchâtel et la Route de Chézard constituent également des axes importants.

La desserte de la gare se greffera judicieusement sur ce réseau principal et l'organisation des autres modes, notamment des lignes de bus, veillera à permettre des conditions attractives pour les déplacements à vélo, musculaires ou électriques.

Des conditions d'accès et des possibilités d'aménager des aires de stationnement adéquates sont à prévoir dans les poches d'urbanisation en vue d'encourager ce mode de déplacement, à l'échelle locale comme régionale.

Piétons

L'ensemble du réseau viaire doit être adapté au déplacement des piétons, dans de bonnes conditions de sécurité, de confort et d'ambiance. Des espaces spécifiques et complémentaires sont à prévoir pour des fonctions de séjour, de détente, de vie sociale et d'activités diverses. Ils seront dans toute la mesure du possible préservés des nuisances, notamment sonores, et adaptés aux changements climatiques.

L'espace de l'interface des transports sera particulièrement adapté aux déplacements à pied ainsi que pour les personnes à mobilité réduite. Les liaisons piétonnières entre celle-ci et le centre du village sont à soigner tout particulièrement, en prenant en compte notamment les incidences sur les pentes par la localisation et la conception de l'interface. Ces liaisons seront le plus directes et intuitives possibles, ce qui nécessitera des emprises sur des parcelles privées.

L'interface des transports ne se limitera pas à un espace fonctionnel de transfert modal. Elle doit constituer un véritable espace public et offrir de belles qualités paysagères, des conditions de séjour agréables et être animée par des activités diverses, notamment pas les fronts bâtis attenants qui pourront offrir des services variés.

Trafic individuel motorisé

Les routes cantonales 1356 (Rue Frédéric-Soguel), 1357 (Rte de Neuchâtel) et 2372 (Rte de Chézard) constituent le réseau principal local. La première est raccordée à la jonction autoroutière des Hauts-Geneveys, à environ 2 km du centre de Cernier, en traversées de localités. La dernière, Rte de Chézard, a un gabarit limité par une chaussée relativement étroite et bordée d'arbres très proches de celle-ci.

Dans les tronçons aux abords du périmètre de projet, les charges de trafic moyennes sont de 4500 à 6200 v/j sur la RC 1356, de 4400 v/j sur la RC 1357 et de 1700 à 2200 sur la RC 2372. Le bureau gvh a établi des projections de charges de trafic dans le cadre du dossier de révision en cours du PAL (doc. 11).

L'interface de la gare et la zone d'activité à étendre sont à desservir essentiellement par la Rue des Planches Sèches, en principe à prolonger à l'ouest jusqu'à la Rte de Neuchâtel. Une connexion à l'est avec le Passage des Cèpes est à apprécier dans sa pertinence et, cas échéant, dans son tracé. Dans tous les cas, les modalités d'aménagement doivent dissuader tout trafic de transit est-ouest à travers le périmètre. L'organisation du réseau futur doit toutefois clairement offrir des conditions de circulation optimales aux TP et aux MD.

Il est donc attendu de la part des mandataires des propositions de réorganisation du réseau qui tiennent compte des différents modes, d'une desserte efficace des zones d'activités, d'une limitation des nuisances et d'une qualification des espaces publics ainsi que du paysage. L'aménagement et la gestion des carrefours doit faire l'objet d'une attention spécifique.

Stationnement

L'offre en stationnement pour tous les modes dans les parcelles privées doit prendre en compte la qualité de desserte future. Des propositions de mutualisation et de gestion centralisée du stationnement des voitures sont bienvenues, mais, étant à gérer au niveau communal, sont à considérer dans le contexte administratif et politique local.

Un P+R est à intégrer dans l'interface de transports de la gare, de même qu'une offre en stationnement pour deux-roues motorisés et pour vélos.

5.10 OUVRAGE CFF

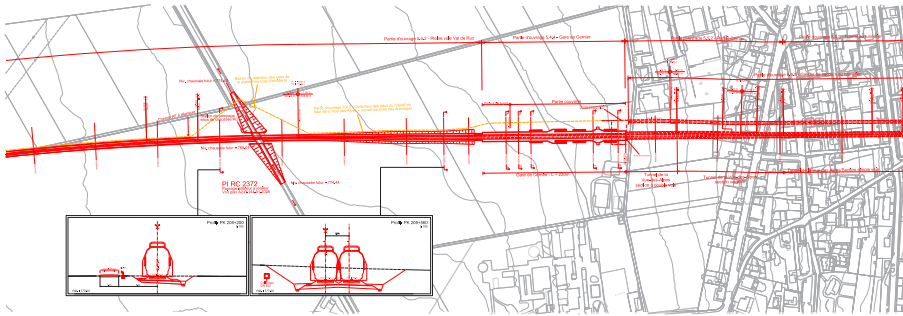
Dans le cadre de la mise en service d'une ligne directe entre la gare de Neuchâtel et la gare de La Chaux-de-Fonds, il est prévu une gare de croisement dans la commune de Val-de-Ruz Cernier. L'installation ouverte au public se situera entre les km 208'356 au sud et km 208'766 au nord. L'entrée du tunnel se fera à ce dernier km. L'objectif des MEP est de pouvoir déterminer l'insertion de la gare dans le territoire communal, sur l'axe fixe de la ligne.

Les prescriptions et commentaires qui suivent permettront aux participants de comprendre les éléments consolidés en termes de dimensionnement et d'équipement des installations, en lien avec la fréquentation prévue à long terme, horizon de planification pour les installations ferroviaires.

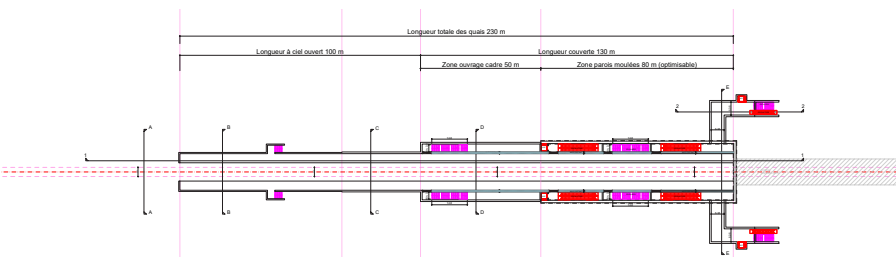
La Gare de Cernier sera une gare de type II (quais moyennement fréquentés) selon l'aide à la planification des installations ouvertes au public. Les Dispositions générales pour les installations d'accueil I-50128 (doc. 13.9) déterminent les exigences fonctionnelles nécessaires pour la gare. Sur la base de l'affluence attendue à long terme de plus de 1500 montées/descentes, la gare de Cernier est de classe [b].

Étant donné l'effet de coupure du territoire produit par le chemin de fer, il est attendu une installation comportant plusieurs traversées. Ces multiples traversées peuvent interagir de différente manière avec l'environnement et avoir une répartition inégale des voyageurs sur les quais. Ce déséquilibre doit être pris en compte dans le dimensionnement de l'installation.

Les illustrations ci-dessous (doc. 13.2) sont des exemples de conception de la gare et sont données à titre indicatif.



Doc 13.2. Exemple de gare 1 (indicatif)



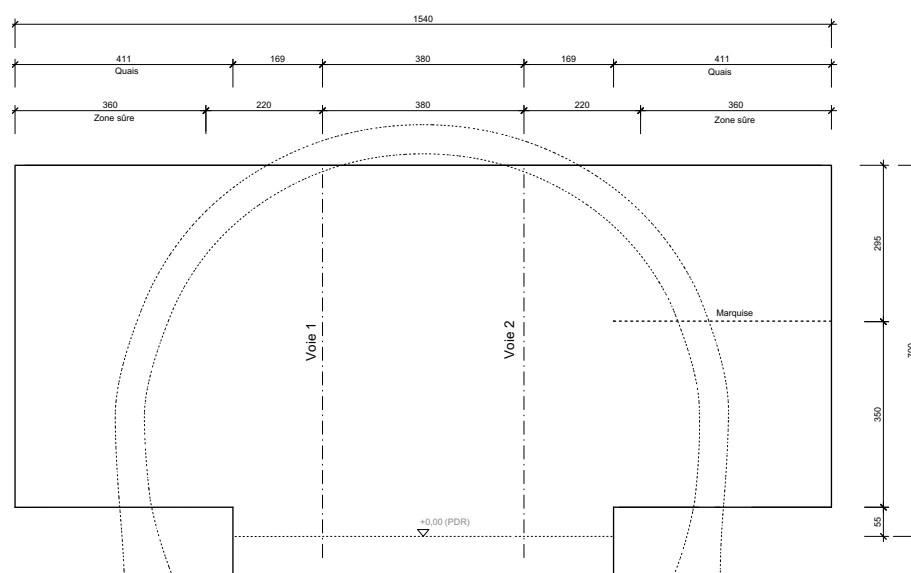
Doc 13.2 Exemple de gare 2 (indicatif)



Doc 13.3 Position des quais

Gabarit ferroviaire

La hauteur hors-tout minimale à partir du plan de roulement situé à la hauteur du champignon du rail (PDR) doit être de 7 m. Aucune construction ou obstacle ne doit se trouver dans la zone de circulation des trains.



Doc 13.5. Coupe principe

Quais

La gare de Cernier comprend deux quais de 320 mètres de longueur utile et 322.4 m de longueur construite. Leur position est à définir entre le km 208'356 au sud et le km 208'766 au nord. L'axe de la ligne ne peut pas être modifié (doc. 13.3 et 13.4).

Le plan de roulement (PDR) fourni correspond à la variante de la gare la plus au sud. Si les participants positionnent la gare plus au nord, le plan de roulement sera plus haut d'un mètre. Il est toutefois admis qu'à l'échelle de travail des MEP le projet sera établi sur la base du profil en long fourni, le plus profond, indépendamment de la position des quais proposée.

La fréquentation prévue est de 3'200 voyageurs montant et descendant des trains. Il n'est pas prévu de transfert train/train. Des cas de charge sont en cours d'élaboration et détermineront la fréquentation de la gare tout au long de la journée (entre 100 et jusqu'à environ 800 passagers/heure). Ces éléments seront fournis ultérieurement.

Principes d'aménagement des quais

Un aménagement adéquat des quais sur toute leur longueur permet d'optimiser le sentiment de sécurité des voyageurs. Les rétrécissements localisés, la forte affluence à certaines heures et la densité des voyageurs qui en résulte peuvent conduire ces derniers à pénétrer dans la zone de danger. Ce risque doit être minimisé.

La solution à élaborer doit s'appuyer sur les principes de base ci-dessous.

- Les largeurs des quais, rampes et escaliers, mais aussi des zones d'attente et d'information ainsi que des marquises doivent être harmonisées et planifiées en tant que système global, en tenant compte de leur nombre, de leur position et de leur impact sur la répartition des voyageurs.
- Les voyageurs doivent avoir une visibilité aussi étendue que possible sur les quais (longs axes visuels). Ceci permet non seulement de renforcer le sentiment de sécurité, mais également de faciliter l'orientation des personnes.

- Dans la mesure du possible, la zone sûre et sans obstacle le long de la ligne de sécurité devrait être d'une seule et même largeur sur toute la longueur du quai.
- Dans les zones de quai à forte affluence, il convient de veiller à ce que les installations et le nombre de piliers de marquise soient limités au strict minimum et à ce qu'ils soient de préférence positionnés au milieu du quai ou le plus loin possible de la zone de danger.

Le doc. 13.6 reprend des exemples de coupes et sont données à titre indicatifs.

Hauteur - largeur

La hauteur du quai est à 55 cm (quais standard homologué P55) depuis le plan du roulement. La largeur minimale des quais est de 411 cm depuis le bord contre les voies.

Zone de danger

La largeur de la zone de danger est déterminée par la vitesse de passage maximale selon le règlement R I-30131 et par la vitesse de franchissement des aiguilles ou par la future vitesse de projet en fonction de la bordure du quai.

Pour la gare de Cernier, la zone de danger, donc la distance depuis l'axe de la voie est de 220 cm.

Zone sûre

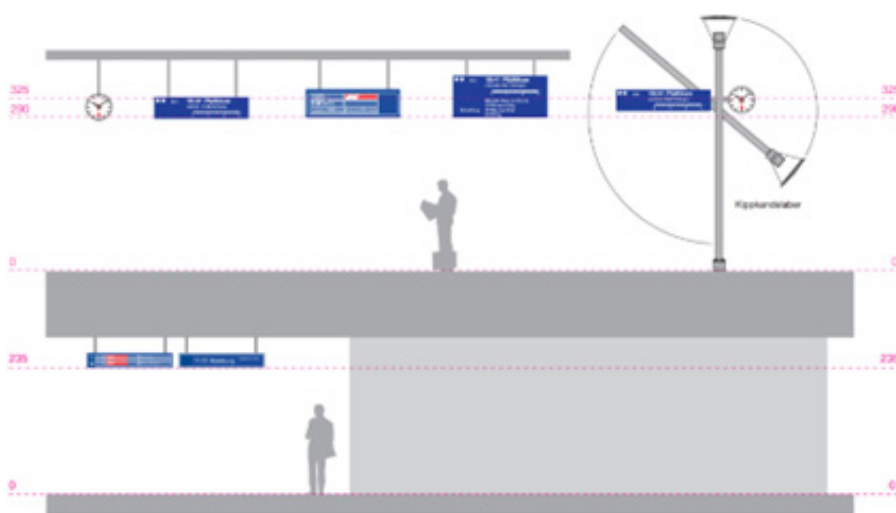
Le dimensionnement de la zone sûre sans obstacle des nouveaux quais doit tenir compte de l'affluence prévisible à long terme. Pour les MEP, nous considérerons une zone sûre de 3,60 m.

Pente

Une pente constante sur toute la longueur du quai de 10‰ est à respecter. Les pentes longitudinales, en cas de dénivellation (rampes) le long d'un quai, ne doivent pas excéder 6‰.

Marquise

Une toiture doit couvrir toutes les surfaces des quais sur une longueur égale à celle du matériel roulant (300 mètres). La hauteur libre sous marquise est en lien avec les téléaffichages des quais qui se situent à 2,90 m du niveau fini du quai. On peut considérer que la hauteur sous marquise soit au minimum de 3,50 m.



Hauteurs de placement Information à la clientèle.

Accessibilité

La disposition et les dimensions des accès des personnes doivent être définies de sorte à ne pas altérer la sécurité sur les quais. La réglementation I-50129 (doc. 13.10) contient les principales dispositions à prendre en compte dans la planification et le dimensionnement des quais voyageurs et des accès aux quais. A Cernier, les quais auront une grande différence de niveau par rapport au terrain aux alentours de la gare. Au vu de l'impossibilité de réaliser des rampes d'accès, des ascenseurs seront prévus pour les personnes à mobilité réduite.

Les quais sont une surface dédiée à l'embarquement et le débarquement des voyageurs ainsi qu'à l'attente d'un train. Tout cheminement des voyageurs depuis et vers les quais se fait par les accès et les zones hors quai à dimensionner.

Dans la situation la plus contraignante (quais entièrement en souterrain), une issue tous les 50 m doit être prévue, soit 8 points d'accessibilité par quai (4 escaliers + 2 paires d'escaliers mécaniques + 2 ascenseurs) si la gare est totalement couverte. Seuls 2 à 3 points d'accessibilité sont nécessaires si la gare est totalement ouverte. Des escaliers en bout de quai sont obligatoires. Pour des quais couverts avec marquises standard, les points d'accessibilité peuvent être réduits selon la I-50129 (doc. 13.10).

Une traversée de quai à quai doit être prévue sur la moitié de la longueur des quais.

Escaliers

Les accès, rampe et escalier, ont une largeur minimale de 2.50m.

Pour des raisons de sécurité, l'inclinaison des escaliers dans les espaces publics ne doit dépasser 30° (58%).

Un palier intermédiaire doit être prévu à partir d'env. 16 marches.

Les escaliers peuvent être couverts en respectant une hauteur libre minimale de 2,50m.

Ascenseurs

Dans la zone du quai, l'accès à l'ascenseur ne doit pas être orienté vers la voie. Si la zone sûre au niveau du quai, à côté de l'ascenseur, est inférieure à 2 m, il convient d'installer à ce niveau un ascenseur avec deux portes opposées. Cette règle ne concerne pas les ascenseurs se trouvant à l'extrémité du quai. Au niveau du quai, les faces avant et arrière de la gaine d'ascenseur doivent être vitrées et les côtés doivent être fermés (béton ou acier).

Les zones d'accès doivent être couvertes ou équipées d'un avant-toit. La zone d'attente, d'une profondeur d'env. 1,50m, doit être prévue à l'extérieur de la zone de circulation requise pour le flux de voyageurs. En outre, une surface de manœuvre horizontale de 2,40 x 3,80m et 2,40 x 2,40 m doit être disponible devant la porte de la cabine.

Dimensions de cabine : largeur 110 cm, profondeur 210 cm, largeur de passage 90 cm.

Dans la zone d'accès aux trains, il est possible d'installer de manière standard des ascenseurs électromécaniques avec un entraînement dans la tête de gaine et des portes à ouverture centrale. Le dimensionnement approximatif doit donc tenir compte des dimensions de gaine suivantes :

Escaliers mécaniques

Les escaliers mécaniques ont une largeur standard de 1 m.

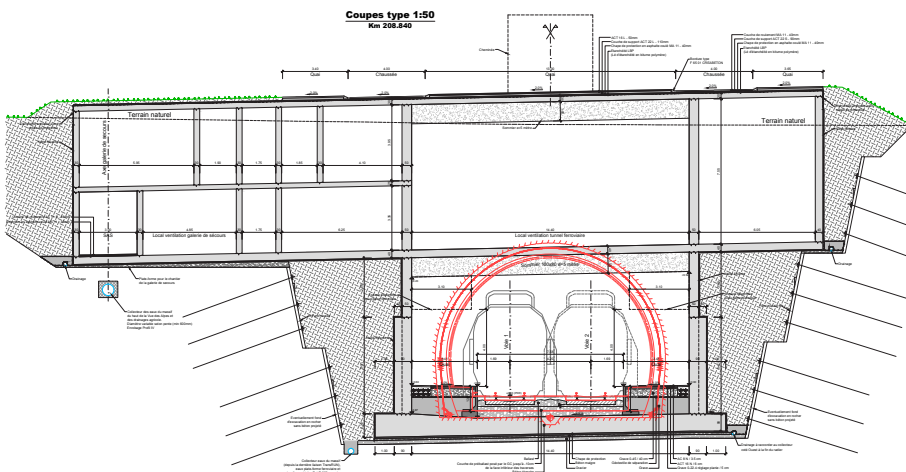
En règle générale, les paliers de départ et d'arrivée des escaliers mécaniques servent uniquement aux utilisateurs de l'escalier et n'entrent pas en conflit avec les aires de circulation des autres flux de voyageurs.

Local technique du tunnel ferroviaire

Afin d'assurer l'exploitation du tunnel de La Vue-des-Alpes, il est nécessaire de prévoir des locaux techniques accueillant les installations de sécurité et de distribution d'énergie. Ceux-ci doivent être attenants au tunnel et doivent pouvoir être reliés à celui-ci par des chemins de câbles (basse tension, énergie, communication, etc. Cet ouvrage peut se faire en surface, semi-enterré ou enterré.

Il faut prévoir une surface totale de 1'500 m² pour une gare ouverte et de 3'000 m² pour une gare couverte, sur deux étages d'une hauteur de 3,6 m minimum. Les locaux doivent être accessibles pour le personnel d'entretien et pour la mise en place des équipements et être accessible par des véhicules.

Les illustrations des docs. 13.6 et 13.7 sont des exemples d'un local technique intégré à la nouvelle gare.



Doc 13.6. Coupe type (indicatif)

Galerie de service et de sauvetage

Le tunnel ferroviaire est connecté tous les 500 m à une galerie de service et de sauvetage (GSS) parallèlement à celui-ci et distant d'environ 20 m. Le portail sud de cette GSS côté gare de Cernier doit être placé aux abords de celle-ci, dans un périmètre d'environ 80 m par 120 m selon le schéma ci-après.



Localisation du portail de la GSS

Son accessibilité pour les services de la maintenance ainsi que les organisations Feux bleus en cas d'intervention doit être assurée en tout temps pour des véhicules >3,5 t, y.c. place de rebroussement, si nécessaire. De plus, l'aménagement d'une place de rassemblement d'une surface de 500 m² doit être prévue à proximité du portail de la GSS (entre 50 et 100 mètres), ainsi que l'accès pour les organisations Feux bleus.

Un exemple du principe d'accessibilité se trouve dans le doc 13.8.

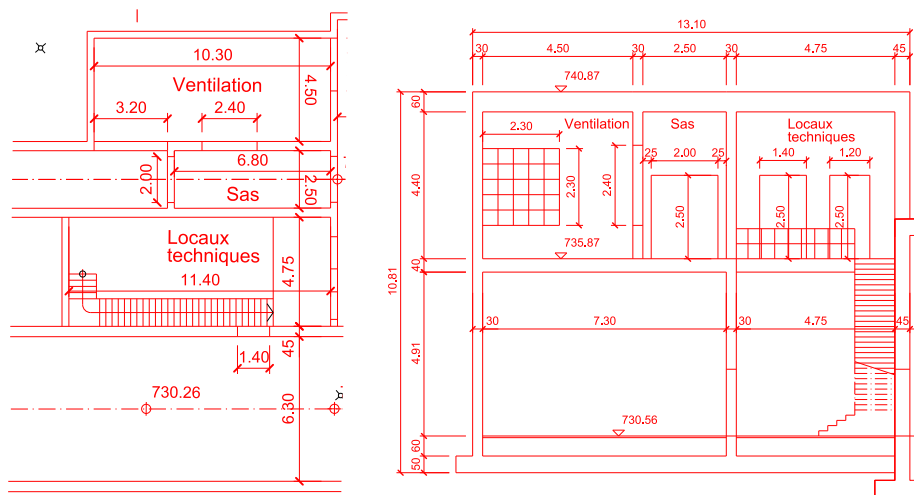
Configuration de la galerie et connexion avec le tunnel ferroviaire

Une distance entre le portail de la GSS et le premier rameau de communication avec le tunnel ferroviaire est comprise entre 200 et 500 m. Le rameau est au maximum à 500 m de l'entrée du tunnel ferroviaire. Les rayons de courbure minimaux de la GSS sont de 30 m. La pente à l'intérieur de la GSS est au maximum de 16%. La largeur minimale de la galerie est de 2,50 m et sa hauteur sur dalle de couverture est de 5 m. Pour des raisons de sécurité, la dalle de couverture doit être en tout point enterrée de 5 m, ceci dès le portail d'entrée.

Locaux techniques de la GSS

Les locaux techniques de la GSS doivent se situer à proximité du portail et de la route. En fonction des propositions des concurrents, les locaux peuvent être enterré, semi-enterré ou en ouvrage et peuvent être intégrés au portail d'entrée de la galerie (cf. plan type suivant).

Les locaux devront faire approximativement 500 m² sur deux étages pour une hauteur minimale de 4,50 m.



Doc 13.8. Plan GSS (indicatif)

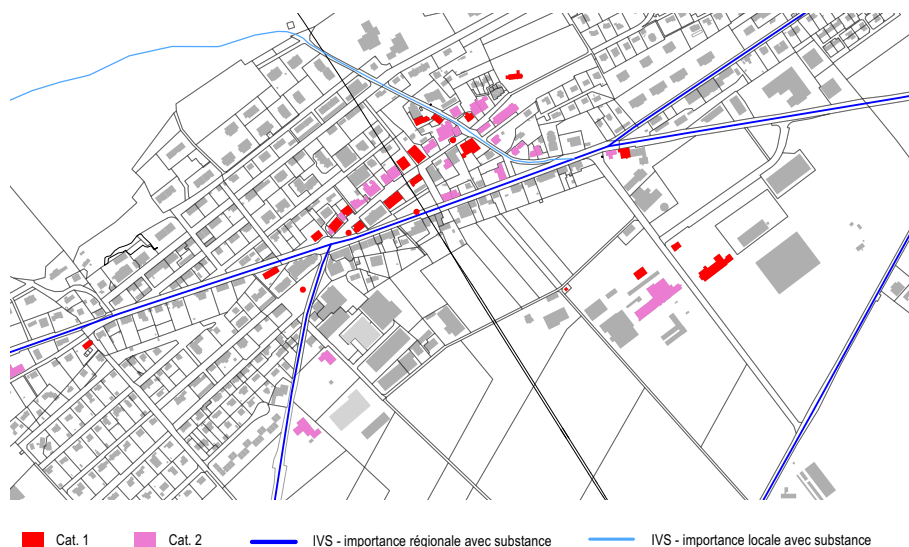
5.11 PATRIMOINE BÂTI

Des périmètres archéologiques sont présents dans le secteur. Ils pourraient impliquer des exigences de suivi de fouilles ou de restriction de compactage des sols mais ne sont pas déterminants à ce stade des études.

Le territoire de Cernier ne fait pas partie des inventaires de protection des sites construits ISOS.

Des voies de communication historique régionale avec substance sont identifiées sur les routes principales en bordure du périmètre. Ces témoins de l'histoire doivent être conservés et entretenus, mais ne sont pas déterminants à ce stade des études.

Dans la dernière révision de son Plan d'aménagement local (PAL), la commune de Val-de-Ruz a souhaité compléter le recensement architectural cantonal existant. Le recensement architectural a identifié de nombreux bâtiments et objets intéressants de catégorie I, II et III dans le périmètre de projet. Les monuments et objets de catégorie I ne peuvent être démolis.



5.12 ARBORISATION ET MILIEUX NATURELS

Le Val-de-Ruz fait partie du Parc naturel du Chasseral. Il est caractérisé par un grand paysage de cultures ainsi que de production animale et laitière. Cette mixité d'exploitation offre un paysage de mosaïque de multiples couleurs. Ce paysage agricole est entrecoupé par des allées ou rangées d'arbres qui en constituent des éléments structuraux caractéristiques. Nombre de ceux-ci accompagnent des voies de communication historiques et constituent une composante identitaire forte du paysage. Le prix du «[Paysage de l'année](#)» 2022 (doc. 14), décerné par la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, récompense les efforts consentis depuis de nombreuses années pour rétablir, rajeunir et entretenir les alignements d'arbres qui confèrent au paysage du Val-de-Ruz son caractère unique.

Les vergers et les murs en pierres sèches sont également des éléments caractéristiques du Val-de-Ruz.

Lors de la révision du PAL du Val-de-Ruz, une «Conception directrice Nature et Paysage» a été réalisée par Paysagegestion (doc. 15). Cette étude traduit un concept paysager en différentes actions de valorisation et de protection du territoire communal de Val-de-Ruz. A l'échelle locale, le concept paysager identifie une traversée verte du village de Cernier à préserver et renforcer, reliant la forêt à l'espace agricole, en passant par Evologia.

Par ailleurs, le Plan directeur cantonal prescrit un traitement paysager de la limite d'urbanisation avec l'espace agricole en aval de la localité (cf. chap. 5.1).

Le site d'Evologia offre une grande qualité et diversité d'espaces jardinés, arborisés et paysagers qui valorisent les lieux. La commune soutient notamment le maintien du verger et de l'espace didactique qui se trouve en amont du site.

L'arborisation, certaines haies et des bosquets sont protégés au niveau communal, via des arrêtés de classement, parallèlement à la révision du PAL. La commune a déterminé les objets protégés. Ceux-ci seront disponibles en même temps que le nouveau PAL.

5.13 DONNÉES ENVIRONNEMENTALES

OPB (ordonnance sur la protection du bruit)

Le site est en majeure partie dans un secteur avec un degré de sensibilité au bruit III, seul quelques parcelles du périmètre de projet ont un degré de sensibilité au bruit II.

Le niveau de bruit du trafic routier jour se situe entre 0 et 55 dB(A). Le niveau du bruit routier étant inférieur à 55 dB(A), aucune mesure de protection n'est requise.

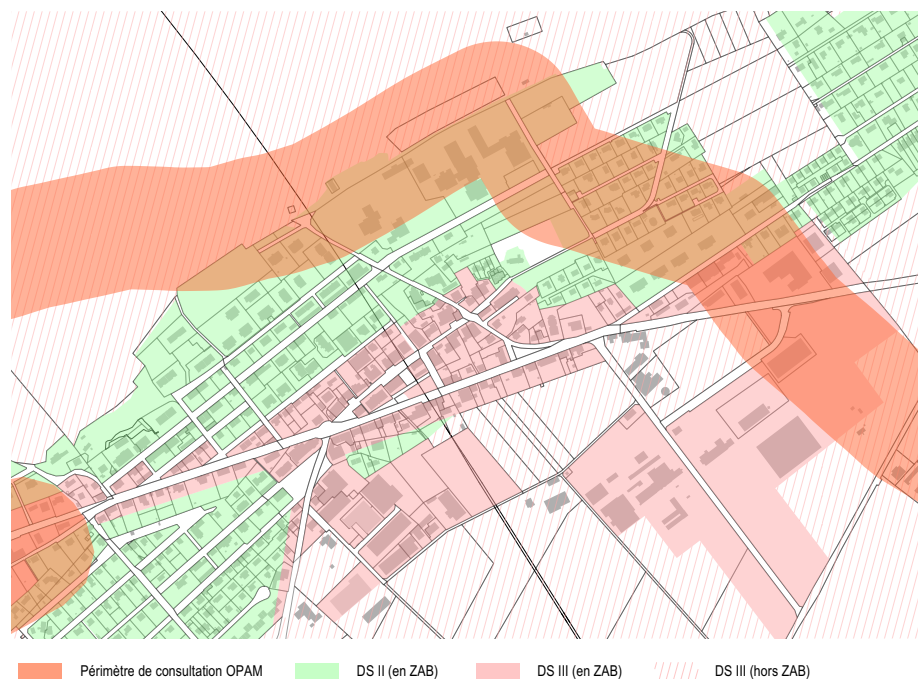
Le projet veillera à limiter au maximum les impacts sonores des trafics routiers et ferroviaires sur les espaces publics et les lieux d'habitation.

Les installations bruyantes telles que des installations de ventilation ferroviaires devront être prises en compte.

OPAM (protection contre les accidents majeurs), ORNI (protection contre le rayonnement non ionisant)

La pointe est du périmètre est touchée par un secteur de consultation OPAM lié à un oléoduc, reporté sur le plan de base.

Le périmètre du projet n'est pas soumis à des contraintes ORNI.



SDA (surfaces d'assolement)

Les emprises sur les SDA découlant du présent cahier des charges sont intégrées dans les planifications supérieures. Toutefois, il s'agit de les limiter au maximum. L'information des agriculteurs concernés a pu être faite et sera poursuivie.

Divers

Le périmètre n'est pas concerné par les dangers naturels ni les sites pollués.

5.14 CLIMAT ET DURABILITÉ

L'exécutif de la Commune, d'entente avec le Conseil d'Etat, a institué Val-de-Ruz en tant qu'Ecorégion.

Le programme de législature 2021-2024 du Conseil communal est entièrement orienté vers le développement durable. La vision pour la commune se traduit par la volonté de préserver un territoire vivant, vivable, viable et durable.

La Commune de Val-de-Ruz s'est dotée d'un Plan communal des énergies qui est une traduction d'une volonté affirmée de l'exécutif, résolument tournée vers le développement durable, de faire un pas important vers l'autonomie et le tournant énergétiques. Elle possède des atouts dans les énergies renouvelables, par exemple l'exploitation du bois-énergie des forêts communales, la possibilité d'équiper de panneaux photovoltaïques les toits des immeubles et des projets importants en matière de production d'énergie, à savoir la réalisation de trois parcs éoliens sur les crêtes communales. Il s'agit de la clé de voute de la transition énergétique à Val-de-Ruz. L'exécutif veut non seulement augmenter la part de production des énergies renouvelables, densifier et étendre le réseau des chauffages à distance, mais veut aussi lancer un programme d'économie d'énergie ainsi qu'un plan d'action, et, enfin, disposer d'un outil de communication lié aux questions énergétiques.

Les CFF, comme la plupart des entités fédérales, adoptent également une stratégie de durabilité.

Le futur quartier de la gare de Cernier doit être générateur d'une nouvelle dynamique résiliente, doit être adapté aux changements climatiques et répondre aux ambitions d'Ecorégion. Tout le quartier sera pensé et conçu pour :

- économiser les ressources, privilégier le réemploi et la transformation des ouvrages existants et utiliser des matériaux durables,
- limiter l'artificialisation des sols,
- générer des comportements exemplaires,
- tenir compte des composantes climatiques,
- valoriser le patrimoine naturel et culturel,
- favoriser la biodiversité et les connexions naturelles,
- gérer les eaux pluviales à ciel ouvert dans la mesure du possible et viser une part élevée de sols perméables,
- intégrer les contraintes environnementales et techniques en amont.

Les maîtres d'ouvrage ambitionnent de placer cette nouvelle pièce urbaine dans une politique fortement engagée face aux enjeux environnementaux, énergétiques, climatiques et sociaux qui se présentent avec toujours plus d'acuité.

6. PROGRAMME

Pôle de développement économique régional à l'ouest de la gare

L'actuelle révision du PAL de Val-de-Ruz, en cours d'aboutissement, ne modifie pas l'emprise de la zone à bâtir mais unifie les zones d'activités économiques (ZAE). Une extension de ces zones à l'horizon 2030, conforme au Plan directeur régional, est prévue dans le cadre d'une procédure complémentaire, qui découlera des orientations choisies à l'issue des MEP. Ces derniers doivent donc proposer, en extension de la zone existante et à l'ouest de la future gare :

> 3.5 hectares de nouvelle ZAE.

Le potentiel est d'environ 300 nouveaux emplois. Au vu de la proximité de la gare, les types d'entreprises doivent permettre une densité d'emploi relativement élevée (densité minimale ciblée : 85 EPT/ha). Des entreprises dans les domaines d'activités stratégiques (DAS) y sont attendues.

Selon l'image directrice de 2021, la limite sud de l'urbanisation est définie à environ 50-60 mètres au sud de la rue des Planches Sèches et du prolongement de la rue de Comble-Emine (profondeur a priori idéale pour l'implantation d'entreprises). Les mandataires sont toutefois libres de proposer les emprises qui leur paraissent les plus adéquates.

Il est également attendu des propositions d'organisation, d'optimisation, d'équipement et d'occupation de l'ensemble de la future zone d'activités, en cohérence et en interaction avec les quartiers voisins et avec la zone agricole maintenue.

Pôle d'urbanisation à l'est de la gare

En regard du plan directeur cantonal, les capacités d'accueil en habitants sont suffisantes jusqu'à l'horizon 2040. La réalisation de la gare de Cernier doit toutefois être judicieusement exploitée pour y prioriser l'implantation d'une nouvelle population à partir de cette échéance. Les terrains situés à l'est de la gare sont pressentis pour ce développement, dans des quartiers mixtes intégrant également des activités et des services. On y attend donc des propositions pour l'accueil de :

> environ 750 habitants-emplois en zone mixte prioritairement dévolue à l'habitation.

Avec une densité minimale de 150 h-e/ha, cela correspondrait à une emprise d'environ 5,5 hectares.

Au vu de la proximité de la future gare et du déficit d'hébergements dans la région Val-de-Ruz, la commune souhaite pouvoir y accueillir

> un complexe hôtelier destiné avant tout à la clientèle d'affaires.

En lien avec le développement démographique attendu, la commune prévoit également l'option d'implanter dans ce secteur (*SPd globale à fournir*)

> un groupe scolaire de 12 classes, avec espaces d'accueil pré- et parascolaire ;

> une salle multisports simple, intégrée ou en lien étroit avec le groupe scolaire.

Gare CFF

Programme à prévoir selon prescriptions énoncées au chap. 5.10

- > 2 quais de 320 m, couverts sur 300 m.
- > Accès aux quais et zones hors quai selon chap 5.10.
- > Locaux d'installations techniques de 1'500 m² pour une gare ouverte et de 3'000 m² pour une gare couverte.
- > Dispositif d'accès à la galerie de secours avec locaux techniques 500 m².

Interface de transports

La nouvelle gare doit faire partie intégrante d'une interface de mobilité qui doit accueillir également :

- > 5 quais pour bus articulés de 18 mètres de long + 1 quai possible en extension pour des besoins futurs. Quais couverts, avec mobilier adapté (billettique, assises, etc.) et installations de recharges électriques.
- > Local d'attente voyageurs pour env. 20 personnes, avec vue sur l'ensemble des quais de bus.
- > Un P+R de 30 à 50 places pour voitures et 10 places pour deux-roues motorisés à destination des usager-ère-s des divers transports publics.
- > Une dépose-minute de 5 à 10 places.
- > Une aire de taxis de 2 à 5 places.
- > Un minimum de 200 places vélos, 100% abritées et sécurisées.

La localisation ainsi que la disposition des quais pour les bus sont à définir dans le cadre du projet, en veillant à offrir des conditions d'exploitation et d'utilisation optimales, tant pour le personnel de conduite que pour le public utilisateur. Il est demandé aux mandataires d'examiner diverses solutions d'organisation des quais (droits, encoches, épis, etc.) et de démontrer les raisons de leurs choix préférentiels.

L'implantation du P+R ainsi que du stationnement des voitures veillera à en limiter au maximum les nuisances pour le voisinage et pour les quartiers parcourus par les voies d'accès.

L'aménagement général de l'interface doit :

- faciliter l'orientation des usager-ère-s entre ses différentes composantes ainsi qu'avec les fonctions voisines ;
- offrir de bonnes conditions de confort et de sécurité aux déplacements en modes actifs ;
- proposer des qualités de séjour en termes d'ambiances, de climat et de vie sociale.

Espaces publics

L'aménagement de l'interface de la gare doit constituer le support d'espaces publics adaptés qui encouragent le déplacement à pied jusqu'au centre du village de Cernier. Ils doivent rendre le lieu agréable, attractif et vivant pour la population résidente, cliente, employée et de passage. Ils sont à mettre en liaison avec les espaces publics voisins, qu'ils doivent contribuer à valoriser, en particulier le centre du village ainsi qu'Evologia.

Les espaces publics constitueront un réseau qui s'insère dans la logique historique et culturelle de Cernier. Ils se rattacheront au maillage existant et futur des cheminements piétons et cycles, à l'échelle du centre, de la commune et du territoire. Les rez-de-chaussée devront être réfléchis dans le sens de leur activation. Ils seront le support de plantations en lien avec le réseau d'alignements d'arbres, de haies et de surfaces vertes existantes et caractéristiques du Val de Ruz.

Ils devront répondre aux enjeux environnementaux, notamment en termes de gestion des eaux à ciel ouvert, de matériaux perméables, de végétalisation, afin d'éviter les îlots de chaleur. Les surfaces dures seront réduites au minimum et l'eau sera infiltrée sur site, dans la mesure du possible. Des espaces suffisants seront réservés à la plantation d'arbres majeurs, en pleine terre, hors des espaces dévolus aux réseaux souterrains.

Les propositions d'aménagement des espaces publics prendront en considération la situation topographique particulière du village de Cernier, niché sur le coteau et faisant face à la plaine cultivée du Val-de-Ruz. Les franchissements de la topographie pourront ainsi être abordés comme une opportunité pour mettre en valeur les différentes vues et échappées paysagères tout en étant traités de manière à garantir des déplacements confortables aux personnes à mobilité réduite, aux piétons et aux vélos.

Le maintien de la vitalité et de l'attractivité du cœur de village actuel est très important, c'est pourquoi, en fonction de la réorganisation de la desserte en bus proposée et des interactions entre le site de la gare et le centre du village, des propositions de réaménagement de ce dernier sont également attendues.

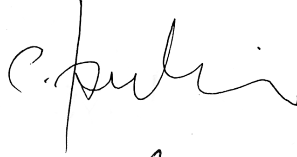
La structure de l'ensemble de la zone d'activité ouest, dans sa définition future, doit offrir des espaces publics structurants et une charpente paysagère contribuant à l'attractivité de la zone ainsi qu'à la qualification de la localité et de sa gare.

L'identité agricole du Val-de-Ruz devra être soignée dans les nouveaux aménagements proposés, tant sur la frange urbaine qu'autour de la gare et de l'insertion de la voie ferroviaire dans le paysage. Le traitement adéquat des espaces publics, notamment dans le choix des matériaux, des essences végétales ou encore par le traitement des limites entre infrastructures, zones agricoles et zones bâties sont autant de pistes qui permettent cette expression.

7. APPROBATION

Le présent document a été approuvé par le collège d'expert-e-s

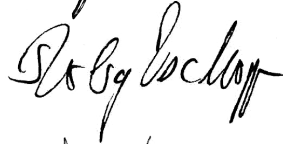
Mme Zouboulakis Christina



M. Laurent Favre



M. Roby Tschopp



M. Nicolas Merlotti



M. Johannes Rösti



M. Dominique Bourquin



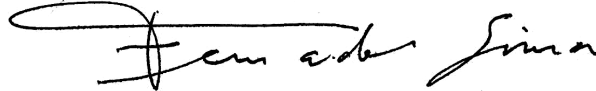
Mme Dominique Robyr Soguel



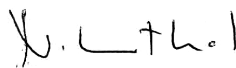
M. Olivier Baud



M. Fernando Simas



Mme Nicole Surchat Vial



Mme Sibylle André



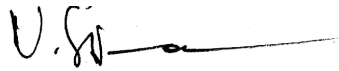
M. Michel Paccaud



M. Daniel Geiser



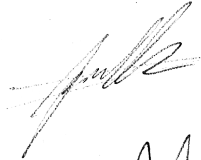
M. Nicolas Steinmann



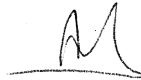
M. Gabriel Jeanneret



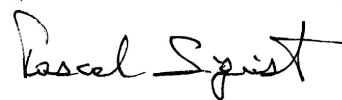
M. Jonathan Maret



Mme Agathe Hannebert



M. Pascal Sigrist



Mme Melissa Pahlisch-Pestalozzi



Pour l'Etat de Neuchâtel et le Conseil Communal de la Commune de Val-de-Ruz, le présent règlement-programme a été approuvé par le COPIL du 11 avril 2024.

La commission des concours et mandats d'étude parallèles a examiné le programme. Il est conforme au règlement des mandats d'étude parallèles d'architecture et d'ingénierie SIA 143, édition 2009.

Les exigences en matière des honoraires de ce programme ne sont pas soumises à un examen de conformité en vertu du Règlement SIA 143.