

GARE DE CERNIER

mandats d'étude parallèles

RAPPORT DU COLLÈGE D'EXPERT·E·S

mai 2025



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

MEP DE LA GARE DE CERNIER

Rapport du collège d'expert·e·s
mai 2025

Une nouvelle infrastructure respectueuse du lieu et du paysage

Le projet de la Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds constitue le projet ferroviaire du siècle pour le canton de Neuchâtel. Ce projet est une composante majeure de la stratégie cantonale « Mobilité 2030 » acceptée par la population neuchâteloise en 2016. La nouvelle infrastructure est un maillon du réseau de mobilité nécessaire au développement polycentrique de notre pays voulu par le Projet de territoire Suisse. La ligne directe contribuera à l'accessibilité des Montagnes neuchâteloises, améliorera leur relation avec le Plateau, rapprochera les villes du canton et surtout ramènera de 28 à 15 minutes le temps du trajet entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

Notre volonté de réaliser un RER a permis de structurer un projet de territoire mettant en relation les différentes régions du canton avec une série de 34 pôles de gare, mixtes, logements ou de développement économique bénéficiant d'une qualité de desserte adéquate où la moitié de la croissance du canton est attendue. La gare de Cernier est à la fois pôle de gare et pôle de développement économique.

Sa réalisation est une opportunité unique et un enjeu majeur d'aménagement pour la localité de Cernier et la région du Val-de-Ruz. Elle entraînera un développement urbanistique important, et servira de pôle multimodal pour toute la région. Elle se doit d'être exemplaire en matière de coordination urbanisation et transport, principe cardinal de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

L'Etat de Neuchâtel souhaite que les développements liés à cette nouvelle interface de transports soient planifiés avec soin. D'entente avec la commune et les CFF, il a été jugé opportun d'organiser une procédure de mandats d'étude parallèles (MEP), et je m'en réjouis car le processus a été riche et fructueux.

Le projet lauréat traite les enjeux d'urbanisation, de mobilité, de qualité de vie, d'espaces publics, de lien avec le centre de la localité de manière convaincante. Il propose une réponse attrayante pour le développement de Cernier et permet l'intégration de cette nouvelle infrastructure dans le grand paysage et le respect du monde agricole, spécificités du Val-de-Ruz. Il a séduit le collège à l'unanimité. Le travail n'est toutefois pas terminé. Reste la concrétisation de cette vision dans des planifications directrices et d'affectation du sol avant la construction de la gare et l'arrivée du premier train du nouvel RER neuchâtelois.

Laurent Favre
Conseiller d'État du Canton de Neuchâtel
Département du développement territorial et de l'environnement (DDTE)

Le basculement vers l'avenir

La création d'une gare ferroviaire est une démarche extraordinaire dans la Suisse du 21^{ème} siècle. Qui plus est lorsque cette gare surgit du néant et qu'elle sera d'emblée connectée au réseau des grandes lignes, reliant en 7 minutes soit La Chaux-de-Fonds, soit Neuchâtel, à la fréquence de la demi-heure. C'est le destin attendu par Cernier.

Un enjeu d'urbanisme

Cernier s'est développée fortement depuis le 19^{ème} siècle en devenant le centre naturel du Val-de-Ruz. Les infrastructures y sont concentrées, telles l'école secondaire, Evologia et son Mycorama, le poste de police, les grands commerces ou encore les services bancaires. Cette position s'est renforcée avec la création de la Commune fusionnée de Val-de-Ruz et le regroupement de son administration.

La nouvelle centralité induite par la gare, située environ deux cent mètres en contrebas du centre historique, devra compléter, stimuler et dynamiser la localité. Pour Val-de-Ruz, la planification des secteurs entourant cette véritable porte d'entrée revêt un enjeu primordial.

Un déploiement en trois phases

Si la zone d'activité économique, en ouest de la future voie ferrée, existe déjà en partie, il s'agit de la structurer et de lui donner l'envergure de pôle régional prévue par le plan directeur. Cette étape est à concrétiser de suite, en anticipant la desserte ferroviaire. La deuxième phase sera la réalisation de la gare proprement dite et de ses interfaces modales. Ce n'est qu'une fois la gare en service, dans un troisième et dernier temps, que la zone mixte pourra être activée, en est de la future voie ferrée. En effet, les fonctions d'habitation et de services, avec école, salle de sport et hôtel au besoin, sont tributaires de la desserte ferroviaire.

Nature et qualité de vie

Si Cernier peut encore se croire un village, proche de la campagne et de la nature, la gare lui donnera un caractère urbain marqué. L'intégration de la nature dans le tissu bâti doit bénéficier d'une attention maximale. Le site d'Evologia offre d'ores et déjà des surfaces de biodiversité remarquables, vergers et permaculture. Il s'agit d'en préserver l'essence et la substance afin de réaliser une urbanisation à visage humain dans un environnement apaisé.

Un premier jalon

De manière convaincante, le projet lauréat met en évidence le développement que la nouvelle infrastructure ferroviaire peut amener à Val-de-Ruz. En planifier les contours est le prochain pas vers l'avenir.

Roby Tschopp
Conseiller communal de la commune de Val-de-Ruz
Finances, aménagement du territoire et tourisme

Et au milieu, une gare

Qu'est-ce qu'une gare ? Dans le contexte ferroviaire, une gare a une signification technique particulière, associée à des éléments tels que les signaux, les voies et aiguillages, ou à l'exploitation des trains. Mais que représente une gare pour les voyageurs ? Quel est le rôle d'une gare au sein du tissu urbain ? Le mandat d'étude parallèles (MEP) a été un outil remarquable pour explorer ces questions sous tous les prismes, offrant une multitude de réponses possibles.

Une ligne ferroviaire ne consiste pas seulement à relier une origine et une destination, mais aussi à développer le territoire qu'elle traverse. À cet effet, la planification d'une gare repose sur une pyramide dont la base est la sécurité, pour laquelle aucun compromis n'est acceptable. En son centre se trouve la fonctionnalité, composée de milliers de pièces, permettant à cette machine de mouvement de fonctionner. Au sommet de la pyramide, on trouve le confort, et la recherche de l'ergonomie du transport.

Les CFF ont pour mission de transporter la clientèle, ce qui sous-entend de planifier, construire, exploiter et entretenir une infrastructure étendue sur l'ensemble du territoire suisse. L'aménagement urbain joue un rôle crucial dans la répartition des voyageurs sur les quais et leur sécurité. Il est toutefois l'objet d'une construction collective. Cette responsabilité incombe à plusieurs acteurs locaux qui doivent comprendre les attentes de la population et les mettre en perspective pour garantir la pertinence des infrastructures urbaines sur plusieurs décennies.

Le projet lauréat propose un équilibre des forces et répond aux tendances contemporaines de la mobilité en Suisse. En intégrant les exigences techniques des CFF avec les besoins locaux, il assure une synergie entre l'infrastructure ferroviaire et l'environnement urbain, créant ainsi une gare qui est à la fois fonctionnelle et en harmonie avec son contexte. Ce dialogue entre les différents acteurs est essentiel pour développer des infrastructures qui soutiennent le futur de la mobilité et de l'urbanisme en Suisse.

Au milieu de la ligne directe, une gare de croisement constitue le cœur du système, permettant au train montant vers La Chaux-de-Fonds de croiser le train descendant vers Neuchâtel. Elle est une pièce essentielle de l'exploitation ferroviaire et, dorénavant, il est difficile d'imaginer l'avenir de la région Val-de-Ruz sans cette pièce maîtresse, la gare de Cernier.

Fernando Simas
Docteur ès Science EPFL
Spécialiste accès aux chemins de fer aux CFF

Une procédure exemplaire pour un projet d'envergure

Si tous les chemins ne mènent pas encore à Cernier, le trajet projeté de la future ligne ferroviaire Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds offrira au val de Ruz un rayonnement inédit au cœur du canton ! Pour relever ce défi de taille et anticiper au mieux un développement urbanistique harmonieux, une procédure de mandats d'étude parallèles a été lancée.

Sélectionnées sur dossier, quatre équipes de professionnel.le.s, constituées d'architectes-urbanistes, de paysagistes et d'ingénieurs en mobilité ont mis leur énergie et leurs compétences à profit pour répondre à un ambitieux programme élaboré de concert entre les CFF, le canton de Neuchâtel et la commune de Val de Ruz.

Au terme de plusieurs mois d'un travail soutenu, ponctué d'un dialogue intermédiaire qui a permis de clarifier certains enjeux, un choix s'est imposé. Le collège d'expert.e.s, après une analyse comparative détaillée de toutes les propositions rendues, a désigné à l'unanimité le projet KM1 de l'équipe zurichoise KCAP-Metron pour la poursuite du mandat. Leur projet, qui s'est distingué par une approche pragmatique appréciée, propose des règles urbanistiques sobres, optimisant l'économicité et la fonctionnalité de la gare, tout en affichant des ancrages identitaires et paysagers forts dans le site.

Ce résultat constitue une étape importante dans le processus amorcé pour le développement de ce projet, une feuille de route qui va accompagner sur plusieurs années l'évolution et la mutation de toute cette région, y intégrant l'arrivée de la gare CFF.

Je tiens à remercier ici les quatre équipes pour leur engagement et pour la qualité de leurs propositions : elles ont su intéresser, parfois interpeler, poser ou se poser des questions pertinentes, susciter le débat ou alimenter les réflexions. Chacune d'elle a ainsi contribué au choix final du collège d'expert.e.s. Collège, que je souhaite également saluer pour la richesse et la collégialité des échanges tout au long de la procédure. Puisse cet esprit constructif accompagner toutes les étapes du développement du projet jusqu'à son aboutissement.

Christina Zoumboulakis
Présidente du collège d'expert.e.s

Sommaire

Démarche	13
1/ Préambule	13
2/ Organisateur et maître d'ouvrage	14
3/ Genre de la procédure	14
4/ Périmètre	14
5/ Enjeux	15
6/ Objectifs particuliers des MEP	15
7/ Le contexte de développement	17
8/ Image directrice 2021	17
9/ Phasage et opérationnalité	17
10/ Affectations	17
11/ Aspects fonciers	17
12/ Aspects économiques	17
13/ Stratégie de durabilité	17
14/ Programme	18
15/ Critères d'appréciations	20
16/ Composition et rôle du collège d'expert·e·s	20
17/ Calendrier	21
Mandats d'étude parallèles	23
18/ Liste des dossiers reçus	25
19/ Équipes retenues	25
20/ Présentation des équipes et délibération du dialogue intermédiaire	25
21/ Recommandations générales à toutes les équipes	25
22/ Dialogue final des MEP	27
23/ Présentation des équipes et délibération du dialogue final	27
24/ Recommandations finales	27
25/ Approbation du collège d'expert·e·s	28
Présentation des projets	30



Démarche

(extraits du règlement-programme)

1/ Préambule

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 manoeuvre 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 oeuvre 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/ Organisateur et maître d'ouvrage

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

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.

La préparation des MEP a été conduite par le bureau FISCHER MONTAVON + ASSOCIES architectes-urbanistes SA en qualité d'assistant à la maîtrise d'ouvrage (AMO).

3/ Genre de la procédure

La procédure consiste en mandats d'étude 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 participant·e·s 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". 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 participant·e·s 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 participant·e·s. Le collège d'expert·e·s 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.

4/ 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.



Plan de base et périmètres des MEP (en rouge)

5/ 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 (paysagegestion, 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.

6/ Objectifs particuliers des MEP

Comme relevé en introduction, 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. Celles-ci peuvent se résumer comme suit :

- 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 oeuvre que pour celles d'exploitation et d'entretien.

7/ Le contexte de développement

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 août 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). 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.

8/ 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.

CERNIER, PÔLE DE GARE : IMAGE DIRECTRICE STRATÉGIQUE
GÜLLER GÜLLER / MRS PARTNER, DÉCEMBRE 2021 - version 30 novembre 2023

ne.ch
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL
DÉPARTEMENT DU DÉVELOPPEMENT
TERRITORIAL ET DE L'ENVIRONNEMENT
SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

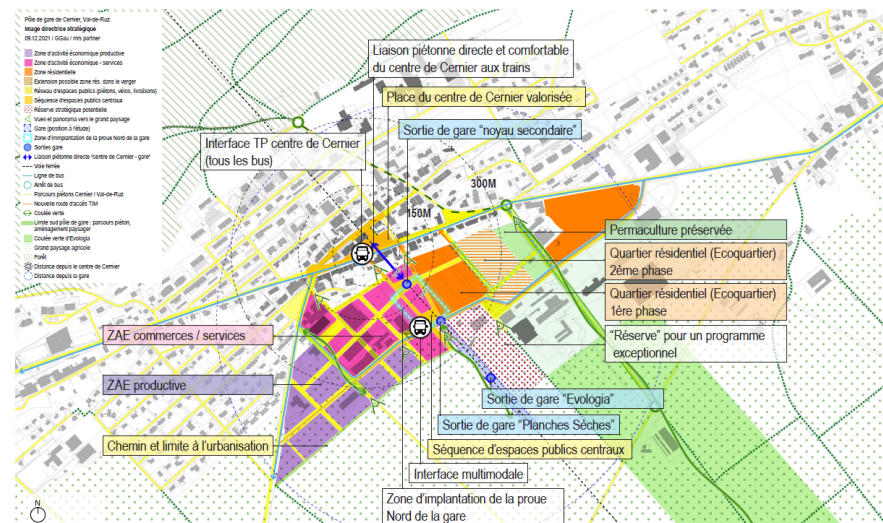


Image directrice de Güller et Güller

9/ 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.

10/ Affectations

La Commune de Val-de-Ruz est en phase d'approbation du nouveau PAL2. 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 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.

11/ 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.

12/ 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 seront sollicités pour évaluer les projets de manière comparative sous l'angle des coûts et de la plausibilité du respect des budgets annoncés.

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

13/ Stratégie de durabilité

Le programme de législation 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.

14/ 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), au sens de la loi sur l'appui au développement économique (LADE), 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 :

- un groupe scolaire de 12 classes, avec espaces d'accueil pré- et parascolaire pour env. 2'650 m² de SBP, soit pour un bâtiment de 3 niveaux, d'une emprise au sol de 900 m² et d'une hauteur de 11m ; une salle multisports simple, intégrée ou en lien étroit avec le groupe scolaire.
- une salle multisports simple, intégrée ou en lien étroit avec le groupe scolaire, d'une emprise au sol d'environ 750 m² et d'une hauteur de 8m.

Le tout nécessite une surface de terrain d'environ 5'000 m² pour intégrer les préaux, stationnements et dégagements utiles.

Gare CFF

- 2 quais de 320 m, couverts sur 300 m.
- Accès aux quais et zones hors quai.
- 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 coeur 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.

15/ Critères d'appréciation

Sélection des candidatures

La sélection des participant·e·s 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 d'expert·e·s 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 d'expert·e·s 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).

16/ Composition et rôle du collège d'expert·e·s

Présidente

Mme Zoumboulakis Christina, architecte EPFL, urbaniste, farra zoumboulakis 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, chef du service des ponts et chaussées

M. Johannes Röstli, Dr. en biologie végétale, chef du service de l'agriculture

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, Dr. ès Science EPFL, 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, technique ferroviaire et sécurité, 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 participant·e·s, 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 d'expert·e·s garantissent l'égalité de traitement entre les participant·e·s. 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

Mme Simone Dumas, 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 d'expert·e·s 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

17/ 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 candidat·e·s	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 participant·e·s 2	5 juin
Réponses aux questions	5 juillet
Rendu des documents	21 octobre
Dialogue intermédiaire	7 et 8 novembre
Lancement de la suite de la procédure	5 décembre
Questions sur les recommandations	13 décembre
Réponses aux questions	20 décembre

2025

Rendu des documents pour le dialogue final	10 mars
Dialogue final	20 et 27 mars

Mandats d'étude parallèles



18/ Liste des dossiers reçus

- 1 MAP, Studio Alberto Figuccio sàrl, B-plan engineering
- 2 Privileggio-Secchi, Maria Teles Arquitectura Paisagista, Luca Della Lucia
- 3 KCAP, METRON
- 4 Atelier Pietrini Architecture, LATITUDE Platform, CSD
- 5 RAUM404, Pascal Heyraud, Emch+Berger
- 6 ESPLANADE AMENAGEMENT, APAAR, BUREAU DUDLER
- 7 RDR architectes, Belandscape, Traject
- 8 2b, In Situ, Robert Grandpierre et Rapp
- 9 acau architecture, Officina del paesaggio, WAYS Ingénierie
- 10 Repetti, L'esquisse du paysage, citec
- 11 IPAS Architectes, Nicolas Fehlmann Ingénieurs Conseils
- 12 Gottlieb Paludan Architects, AFRY
- 13 Kuník de Morsier Architectes, fbcc, Altitude 35, team+
- 14 urbaplan, Transitec Ingénieurs-Conseils

19/ Équipes retenues

À l'issue de la phase de sélection et sur la base des dossiers de candidature, les quatre équipes suivantes ont été retenues par le collège d'expert·e·s pour être mandataires de la procédure :

- 1 KCAP, METRON
- 2 RAUM404 Pascal Heyraud, Emch+Berger
- 3 2b, In Situ, Robert Grandpierre et Rapp
- 4 Kuník de Morsier Architectes, fbcc, Altitude 35, team+

20/ Présentation des équipes et délibération du dialogue intermédiaire

Le collège d'expert·e·s a siégé le 7 et 8 novembre 2024 au CPNE à Neuchâtel.

Recevabilité des dossiers

L'ensemble des projets remis a été examiné afin de vérifier leur conformité au programme des MEP. Tous les rendus ont été jugés recevables.

Présentation des quatre équipes

Les équipes ont eu 30 minutes pour présenter leur projet puis 30 minutes pour des questions-échanges avec le collège d'expert·e·s.

- équipe RAUM404, Pascal Heyraud, Emch+Berger - Ecotone
- équipe 2b, In Situ SA, RGR - La clé des champs
- équipe Kuník de Morsier, fbcc, Altitude 35, team+ - Keylines
- équipe KCAP, METRON - KM1

Bref rapport des spécialistes conseils

Les spécialistes conseils ont restitué leurs analyses par thématiques, regroupés en quatre groupes :

Groupe 1 : Mme Mara Lepori et M. Hervé Froidevaux ont présenté une analyse économique des projets.

Groupe 2 : M. Christophe Renault et M. Dimitri Gerber ont exposé leurs observations concernant l'intégration de l'ouvrage ferroviaire.

Groupe 3 : Mme Sarah Schalles a partagé son évaluation en matière de durabilité.

Groupe 4 : M. Yann Huguelit s'est exprimé sur les enjeux agricoles du site. M. Alexandre Tissot-Daguette a présenté ses recommandations relatives à la zone d'activités économiques (ZAE).

M. David Menoud, absent ce jour, avait transmis ses recommandations qui ont été présentées au collège d'expert·e·s.

Décision du collège d'expert·e·s

Le 8 novembre, le collège d'expert·e·s a repris l'analyse des quatre projets en vue de les comparer sur la base de leurs qualités, de leurs lacunes et de leurs limites.

À l'issue de ces deux journées d'évaluation, le collège d'expert·e·s a formulé un ensemble de recommandations pour chacun des projets.

21/ Recommandations générales à toutes les équipes

Pôle économique à l'ouest de la gare

Le pôle de développement économique régional à l'ouest de la gare prévoit principalement des activités industrielles et exclut toute fonction résidentielle. Le programme prévoit 3,5 hectares de nouvelle zone d'activités économiques (ZAE) avec une densité-cible minimale de 85 emplois par hectare (EPT/ha), soit environ 15'000 m² de surface de plancher déterminante (SPd) destinée aux activités (moyenne de 50 m² par emploi). Ces surfaces sont à considérer comme un minimum.

Pôle d'urbanisation à l'est de la gare

Le programme prévoit 750 habitants-emplois dans une zone mixte orientée principalement vers l'habitation, soit 37'500 m² de SPd.

Etapage

Un plan d'étape devra être proposé selon 3 horizons : 2030, 2040 (avec la réalisation de la gare en 2038), 2050 (axé sur le développement du quartier autour de la gare). Bien que le projet s'inscrive dans une dynamique ambitieuse, les équipes sont invitées à préserver l'échelle humaine et le caractère villageois de Cernier.

Evologia

Les accès au site d'Evologia doivent être garantis, y compris l'accès de livraison de bois au CAD, idéalement au nord du bâtiment existant. Il est demandé d'intégrer l'évolution du site (selon l'annexe 21 "Plan du développement futur" remise pour le dialogue intermédiaire) dans les plans d'ensemble.

Précision programmatique

L'école mentionnée dans le programme est une école primaire destinée aux élèves du village.

Gare ferroviaire : modifications

Les concurrent·e·s sont invités à définir leur vision de la future gare, en veillant à ce qu'elle réponde de manière optimale aux contraintes transmises tout en s'intégrant harmonieusement dans le tissu urbain et paysager.

Les concurrent·e·s devront s'assurer que leur proposition est compatible avec les nouvelles contraintes en lien avec les CFF ci-après :

- Lors de la transition de deux voies ferrées à une seule, un dispositif de sécurité doit être mis en place pour éviter les collisions en cas d'arrivée simultanée de deux trains. L'option initiale d'une aiguille de protection n'étant plus envisageable, il est requis de prévoir une distance de glissement accrue vers le point à risque, impliquant un déplacement de la gare de 22 mètres vers le sud.
- L'emplacement des accès aux quais doit figurer en plan et en coupe.
- L'option d'une longueur utile des quais de 320 m a été abandonnée et celle-ci est réduite à 235 mètres. La possibilité de coulisser la gare vers le sud est toujours une option conforme au règlement.
- Dans le prolongement de la gare ferroviaire, une place d'enraillement avec raccordement au réseau routier est nouvellement prévue. Son raccordement au réseau routier doit être rendu possible.

- Pour des questions de construction et d'ergonomie lors des activités de maintenance en phase d'exploitation, la localisation du portail d'accès à la galerie de secours (GSS) doit être situé à l'ouest de la gare.

Connexions mobilité active entre le centre de Cernier et la nouvelle gare

Les liaisons de mobilités actives entre la place du village et la nouvelle gare doivent être identifiées clairement, indépendamment des contraintes foncières, car des alignements pourront être définis.

Mobilité

Un plan des circulations multimodales doit être fourni, avec le sens des flux.

Les transports publics (TP) doivent pouvoir traverser la zone sur l'axe est ouest dans les deux sens. Les boucles de rebroussement sont donc à proscrire. La fonctionnalité des arrêts de bus (arrêt en "tapis roulant"/ terminus avec remise à l'heure/ hub de correspondance...) doit être clarifiée.

Il est souhaitable de préserver dans tous les cas un arrêt de bus au centre du village actuel de Cernier pour des questions de pente.

L'accessibilité piétonne et cyclable doit être assurée par des axes nord-sud et est-ouest fluides.

Le transit à vélo est/ouest doit être possible sur un itinéraire sécurisé et confortable.

Les transports individuels motorisés (TIM) ne doivent pas transiter d'est en ouest et inversement dans le quartier. Les régimes de vitesses des rues devront être précisés.

L'accès aux bâtiments existants doit être assuré, notamment à la Raiffeisen et à la Migros (aussi pour la logistique). L'accès piétons du bâtiment de la Raiffeisen se fait par le Nord et l'accès au parking souterrain par le sud du bâtiment. Le site du parking de la Migros actuel peut être valorisé en créant un parking souterrain. Il n'est financièrement pas possible de le prévoir sous l'actuel bâtiment de la Migros. L'accès à la galerie de secours (GSS) des CFF doit également être précisé.

Etat existant et futur

Pour le rendu final, il est demandé de distinguer l'existant du projeté pour les voiries, les bâtiments et la végétation.

Tableau de durabilité et tableau quantitatif des surfaces et volumes étayés

Afin de comparer les projets, un tableau de durabilité ajusté est fourni pour le dialogue final.

Il est demandé d'y indiquer les volumes bâtis neufs, les volumes existants démolis, ainsi que le volume en m³ des terres excavées pour les bâtiments et les aménagements. Des schémas explicatifs sont requis pour accompagner ces données, ainsi qu'un descriptif de la gestion des terres excavées.

Le programme prévoit les coûts ci-après :

"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 (gare routière et parking relais (P+R)". Les surfaces et volumes de la gare et de l'aménagement du pôle multimodal proprement dit devront être précisés pour permettre le contrôle financier."

22/ Dialogue final des MEP

Afin de lancer le dialogue final, le collège d'expert·e·s a transmis aux équipes les recommandations générales précédentes en sus des recommandations propres à chacun de leurs projets.

23/ Présentation des équipes et délibération du dialogue final

Le collège d'expert·e·s a siégé le 20 mars 2025 à Microcity à Neuchatel et le 27 mars 2025 au Mycorama à Cernier.

Recevabilité des dossiers

L'ensemble des projets remis a été examiné afin de vérifier leur conformité au programme des MEP. Tous les rendus ont été jugés recevables.

Présentation des quatre équipes

Les équipes ont eu 30 minutes pour présenter leur projet puis 30 minutes pour des questions-échanges avec le collège d'expert·e·s.

- équipe RAUM404, Pascal Heyraud, Emch+Berger - Ecotone
- équipe 2b, In Situ SA, RGR - La clé des champs
- équipe Kunik de Morsier, fbcc, Altitude 35, team+ - Keylines
- équipe KCAP, METRON - KM1

Bref rapport des spécialistes conseils

Les spécialistes-conseils ont restitué leurs analyses par thématiques, regroupés en cinq groupes :

Groupe 1 : Mme Mara Lepori et M. Hervé Froidevaux ont présenté une analyse économique des projets.

Groupe 2 : Mme Simone Dumas a présenté son analyse concernant les coûts.

Groupe 3 : M. Christophe Renault et M. Dimitri Gerber ont exposé leurs observations concernant l'intégration de l'ouvrage ferroviaire.

Groupe 4 : Mme Sarah Schalles a partagé son évaluation en matière de durabilité.

Groupe 5 : M. Yann Huguelit s'est exprimé sur les enjeux agricoles du site.

M. David Menoud et M. Alexandre Tissot-Daguette, absents lors des présentations, avaient transmis en amont leurs recommandations relatives à la zone d'activités économiques (ZAE), lesquelles ont été présentées au collège d'experts.

Décision du collège d'expert·e·s

Le 27 mars, le collège d'expert·e·s a repris l'analyse des quatre projets en vue de les comparer sur la base de leurs qualités, de leurs lacunes et de leurs limites.

À l'issue des délibérations, le projet KM1 de l'équipe KCAP, METRON a été élu à l'unanimité comme lauréat des MEP.

24/ Recommandations finales du collège d'expert·e·s

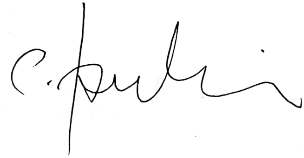
Le collège d'expert·e·s recommande à l'unanimité de confier les mandats prévus à l'art. 2.6 du règlement programme aux auteur·e·s du projet lauréat, en prenant en compte sa critique du projet, ainsi que les recommandations suivantes :

- Réévaluer les places et placettes afin de leur donner une échelle proportionnelle à la population de Cernier et redimensionner les rez-de-chaussée actifs.
- Optimiser l'aménagement de la gare routière et réévaluer son implantation pour optimiser les échanges multimodaux.
- Modifier les accès piétons et logistiques hors périmètre. Le chemin connectant la passerelle sur les voies ferroviaires à Evologia devra être confronté à la réalité de l'exploitation agricole.

21/ Approbation du collège d'expert·e·s

Le présent document à été approuvé par le collège d'expert·e·s.

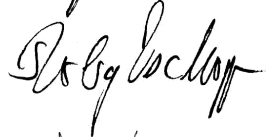
Mme Zouboulakis Christina



M. Laurent Favre



M. Roby Tschopp



M. Nicolas Merlotti



M. Johannes Rösti



M. Dominique Bourquin



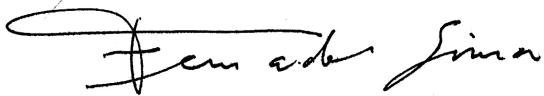
Mme Dominique Robyr Soguel



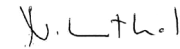
M. Olivier Baud



M. Fernando Simas



Mme Nicole Surchat Vial



Mme Sibylle André



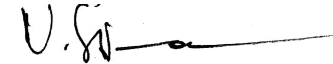
M. Michel Paccaud



M. Daniel Geiser



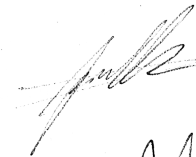
M. Nicolas Steinmann



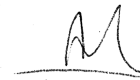
M. Gabriel Jeanneret



M. Jonathan Maret



Mme Agathe Hannebert



M. Pascal Sigrist



Mme Melissa Pahlisch-Pestalozzi



PROJET LAURÉAT | KM1 - KCAP
PROJET DU DIALOGUE INTERMÉDIAIRE

Recommandations du dialogue intermédiaire

La connexion de la place du village vers la place la gare par une passerelle constitue l'identité marquante du projet. Le collègue d'expert·e·s s'interroge quant à la nécessité de cet artifice. En effet, l'articulation subtile des places se suffisent pour renforcer cette connexion. Le choix de la césure utilisée pour la connexion "village -gare" est particulièrement bien choisie et posée de manière précise. La passerelle présente plus d'inconvénients que d'avantages : il faut monter et descendre, le contraintes Lhand s'ajoutent. L'accès à un rooftop dessert et se met en concurrence avec l'activation des rez-de-chaussée.

L'approche paysagère sensible souligne la qualité des espaces publics. La place de la gare présente une composition précise et à la bonne échelle. L'espace végétal en verger se raccordant à l'espace permaculture est précis et renforce la qualité de cette portion de territoire.

Les espaces de vergers entourant les bâtiments de la ZAE devront être définis en tenant compte des accès aux constructions ainsi que des besoins en stationnement. Plus globalement, la question du stationnement devra être clarifiée, de même que ses modalités d'accès, en accordant une attention particulière aux bâtiments de la Raiffeisen et de la Migros, où un accès par le sud pour les véhicules est à privilégier. La frange tampon entre l'urbanisation et la zone agricole est appréciée et conforme aux planifications communale et cantonale, du moins dans sa représentation en plan et non celle en maquette trop impactante et marquant une barrière trop forte. L'impact très mesuré sur la zone agricole est apprécié.

Le collègue regrette que les thématiques liées au terrain, telles que l'implantation du quartier dans la topographie existante, la gestion des eaux et la gestion des terres ne soient pas présentées ou visibles sur les plans. Il questionne également la hauteur de remblai au-dessus de la gare ainsi que le rapport spatial du bord des quais. Le collègue d'expert·e·s encourage l'équipe à revoir ces questions dans une optique d'économie et de durabilité de projet.

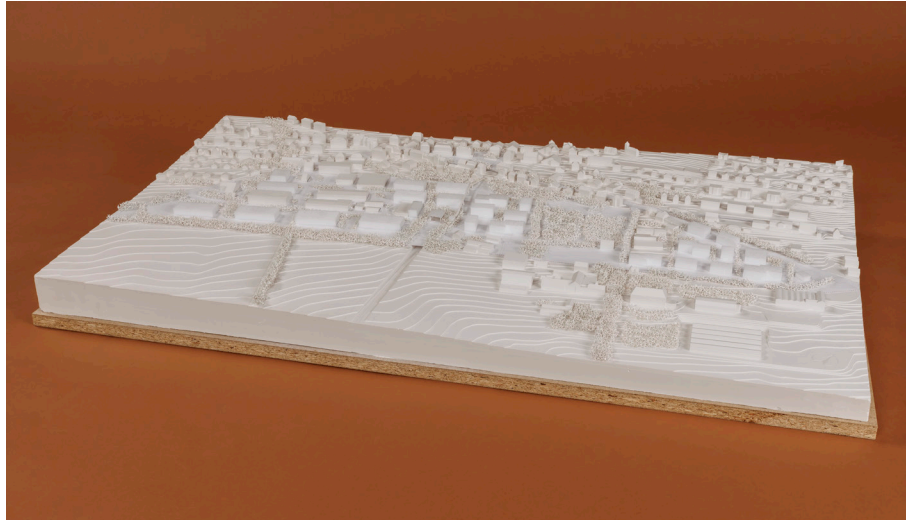
La posture adoptée vis-à-vis de la gare, très discrète et réduite à une simple ouverture, traduit un parti pris affirmé. Cependant, l'absence de projet pour la gare, bien qu'assumée comme un choix, soulève des interrogations au regard des exigences programmatiques. La galerie GSS, permettant l'accès aux "feux bleus", est notamment absente. Par ailleurs, les CFF prévoient une voie de service côté ouest, qui pourrait potentiellement être utilisée à double usage. Il est également indispensable de prévoir une couverture pour les quais, conformément au programme. Enfin, le remblai conséquent prévu sur la dalle pose problème en raison du poids supplémentaire qu'il engendrerait et des renforcements structurels nécessaires.

Le concept de mobilité doit être revu. Les accès sont compliqués, en particulier pour les bus. Comme précisé dans les remarques générales, les bus et la mobilité active doivent pouvoir traverser d'est en ouest, contrairement aux TIM. Il manque des deux quais pour les bus.

La gare routière doit être repensée et enrichie, avec une clarification sur la qualité et le statut des voiries (zone de rencontre, zone 30, etc.). Le collègue apprécie la diversité des entités végétales et des espaces publics du projet. Il encourage le groupement à définir les différentes typologies plus finement afin de les rendre plus identitaires. Les éléments de transition tels que le sentier entre urbanisation et agriculture, ainsi que la masse végétale qui fait office de charnière entre la place du village et la place de la gare sont particulièrement salués.

De manière générale, le projet fait preuve d'une sensibilité à l'égard des fronts bâtis existants (Frédéric Soguel), ainsi qu'à la végétation existante (verger, etc.), ce qui est très apprécié.

L'activation des rez-de-chaussée, ainsi qu'une vision de la programmation des espaces extérieurs et intérieurs pourrait être développée afin de renseigner le collègue sur les activateurs d'espace.



Maquette du dialogue intermédiaire

architecte
KCAP
8037 Zurich

collaborateurs
Xavier Blaringhem
Gaïa Delépine
Nora Fankhauser
Eline Combes

architecte paysagiste
METRON
3001 Bern

collaborateurs
Alexandre Roulin
Vincent Huron

mobilité
METRON
3001 Bern

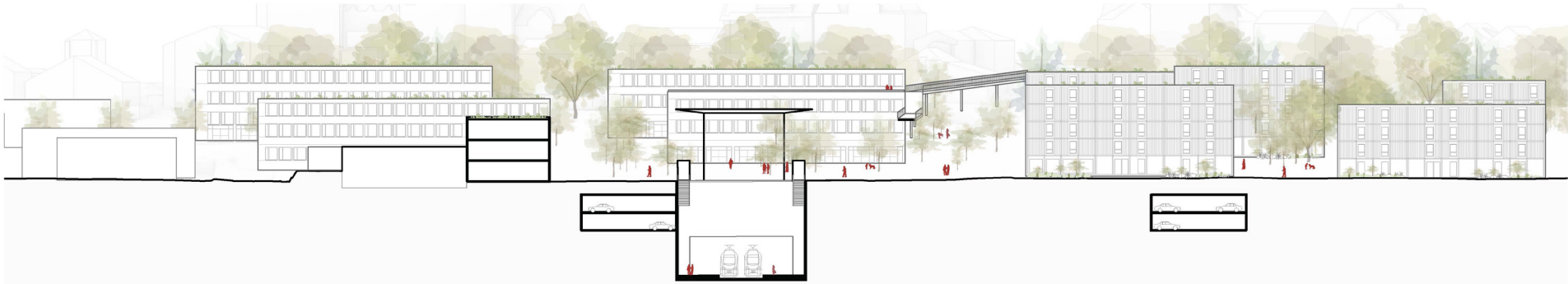
collaboratrices
Michelle Marbach
Sarah Droz
Maeva Stauffer



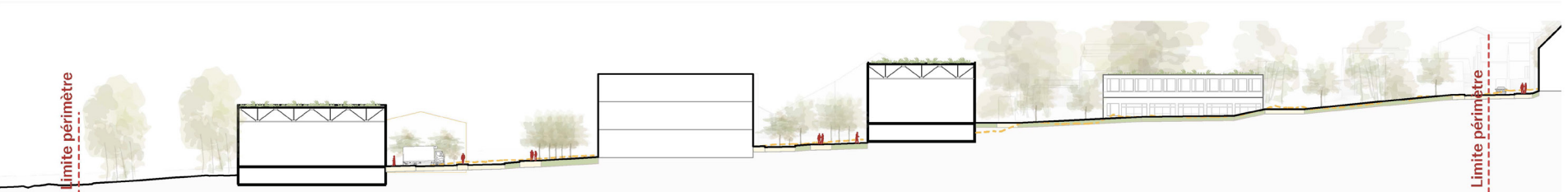
Plan du dialogue intermédiaire



Plan zoom du dialogue intermédiaire



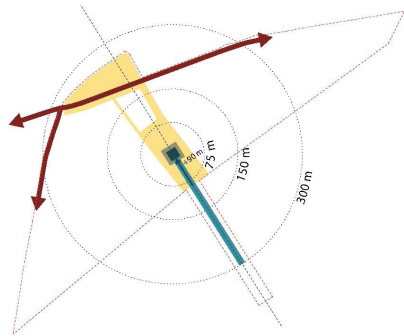
Coupe AA'



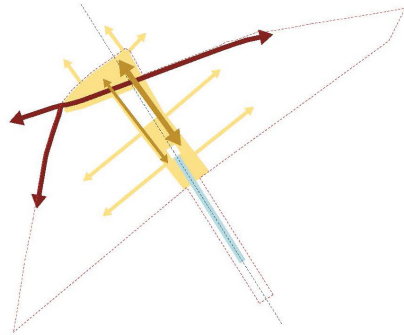
Coupe BB'



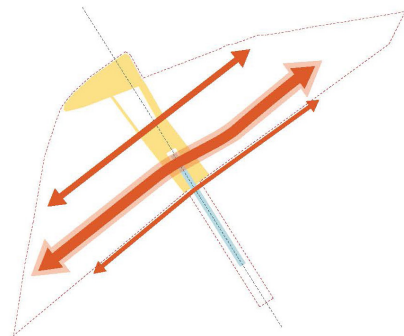
Coupe CC'



Typologie gare



Centre élargi



Typologie urbaine

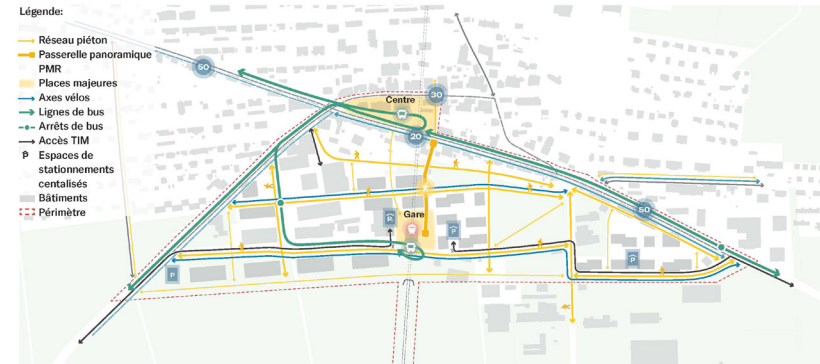


Schéma de mobilité



Schéma d'urbanisation



Schéma de paysage

PROJET LAURÉAT | KM1 - KCAP
PROJET DU DIALOGUE FINAL

Critique du dialogue final

Le projet "KM1" se démarque par la formalisation d'idées pragmatiques et simples. Il fait également preuve d'une bonne compréhension et mise en valeur du contexte existant et réussit à connecter finement le village existant et les nouveaux quartiers à venir, notamment par la diagonale entre le village et la gare.

L'élément marquant du projet, la gare, crée une nouvelle centralité et des connexions fluides avec le village existant. L'articulation de la succession de places, depuis le centre du village jusqu'à celle située devant la gare, propose une stratégie de mixité programmatique des rez-de-chaussée actifs, qui promeut les courtes distances et des services connectés.

La diversité des espaces publics et leur enchaînement s'ancrent dans un usage du quotidien qui est salué par le collège d'expert·e·s. La qualité multifonctionnelle de ces espaces, qui comprend des qualités tant spatiales précédemment citées, que sociales (distances courtes et activation des rez) et qu'écosystémiques (gestion de l'eau dans les zones plantées, ombrage, etc), est également très appréciée. L'échelle des espaces proposés apparaît parfois surdimensionnée par rapport au bassin de population concerné. Le collège d'expert·e·s s'interroge également sur la pertinence quantitative des surfaces dédiées aux rez-de-chaussée actifs. Dans un bourg comme Cernier, qui compte environ 2'300 habitants, il est essentiel de veiller avant tout au maintien des commerces et activités existants.

La richesse des cheminements pour accéder au bâtiment au nord de la gare, ainsi que l'aménagement varié permet de réduire la perception de la distance. Ils proposent donc une bonne connexion entre le "haut" et le "bas" du village, qui dessine un champ des possibilités et d'espaces pour différentes activités. La "double" place de la gare, au-dessus et en-dessous devra être confortée ou adaptée avec l'amélioration de la gare routière, ainsi que les accès aux quais.

Les constructions envisagées sont compactes et favorisent une utilisation mesurée du sol en lui garantissant une perméabilité appropriée. La poursuite de l'alignement de Frédéric Soguel sur la route de la Taille renforce le tracé historique et intègre le nouveau quartier de manière simple et juste.

Le projet propose une gestion des eaux intéressante et identitaire, en aménageant notamment une promenade bordée d'un ru, en diagonale vers l'ouest où les services et commerces existants sont connectés vers le pôle gare. Avec la proposition de rétention des eaux pluviales, les risques liés aux intempéries sont réduits et la protection du site contre les dangers naturels améliorée. Cela présente une qualité pour les usagers, mais également pour la construction de la gare où le risque d'écoulement de l'eau vers le tunnel doit impérativement être écarté. Le dispositif de cette rétention sur la place est aussi un mode intéressant de traiter la pente.

La frange paysagère au sud de la ZAE permet une transition douce entre les constructions et le grand paysage. Si la morphologie proposée pour la ZAE est sommaire, de type "boîte à chaussures", l'alignement au nord est une disposition franche et intéressante tout comme la justesse des césures proposées.

La frange sud du projet est appréciée par le collège d'expert·e·s pour sa définition claire. Elle donne au quartier une limite spatialement définie face à la zone agricole adjacente et, d'un point de vue extérieur, intègre en douceur le nouveau front bâti dans le paysage. Les accès piétons et logistique qui empiètent sur la zone agricole (accès passerelle et Evologia), en dehors du périmètre de projet seront néanmoins à reconsidérer.

Le projet présente un rapport coût-utilité optimum pour les CFF qui voit dans ce projet une solution simple permettant d'optimiser notamment le coût de la construction de la gare. Son accès y est direct, facile et ergonomique. Le projet présente une vision qui permettra au planificateur une installation d'accueil fonctionnelle, ouverte au public avec des accès directs, ergonomiques et faciles, tout en prenant en compte les contraintes du terrain. On peut planifier une gare, il n'y a pas de pièges pour le futur dans une approche trop définie qui ne tiendrait pas ses promesses.

La trémie qui s'étend sur toute la longueur des quais et des rails est traitée de manière franche assumant l'intervention que représente le passage de la ligne ferroviaire. Les marquises ferroviaires proposées répondent aux standards CFF.

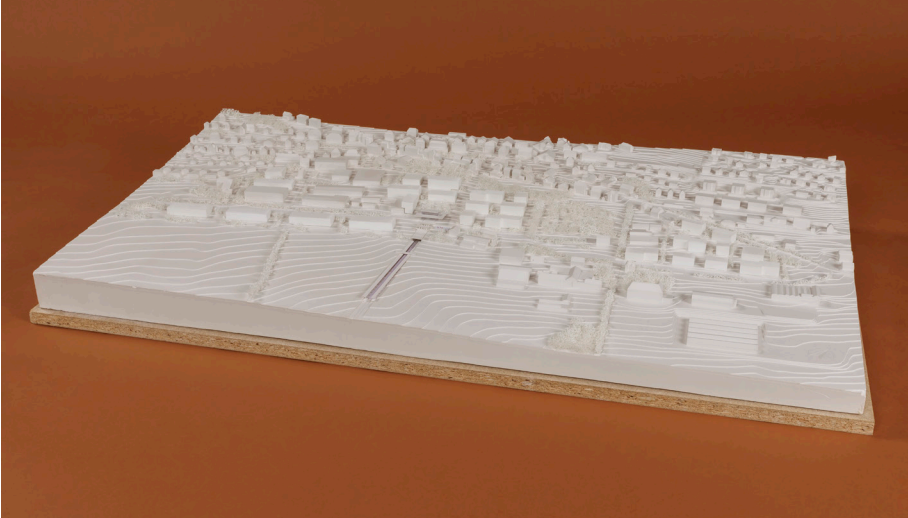
Le parking de la Migros enterré pour permettre une nouvelle construction sur son emprise propose une solution intéressante sur le long terme. La mutualisation des stationnements voisins serait sans doute opportune.

L'implantation de l'école en bout de rue des Planches Sèches présente l'avantage d'une mutualisation des espaces de parcage avec les équipements alentours.

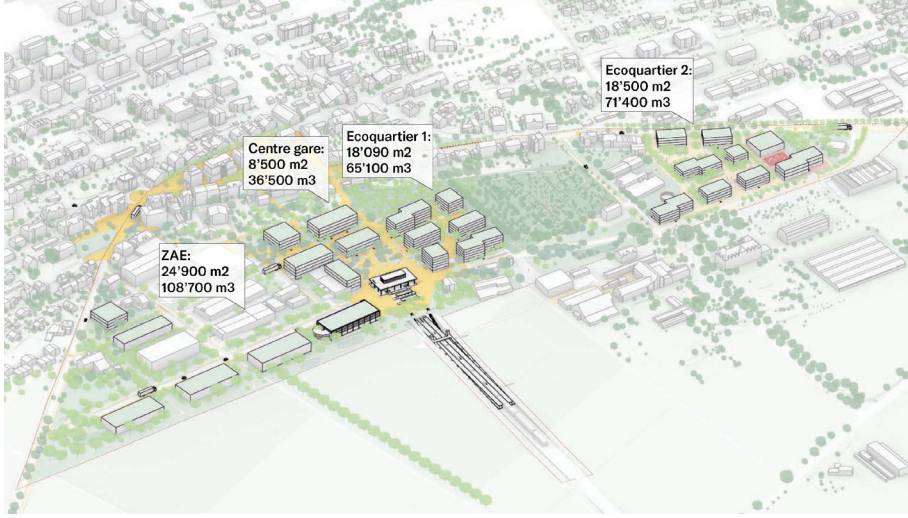
La ferme de la parcelle 2476 est maintenue, démontrant une attitude de réemploi urbain positive. La cohabitation de la future urbanisation est possible avec l'exploitation agricole.

Le maintien de l'accès aux bâtiments du chauffage à distance est apprécié.

Au final, le projet KM1 a convaincu le collège d'expert·e·s en ne définissant ni trop, ni trop peu les règles urbanistiques, optimisant l'économie et la fonctionnalité de la gare, affichant des ancrages identitaires et paysagers forts dans le site.



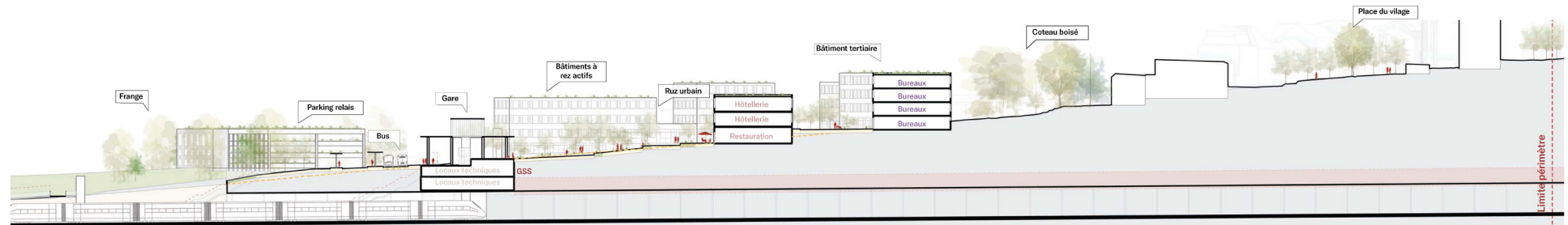
Maquette du dialogue final



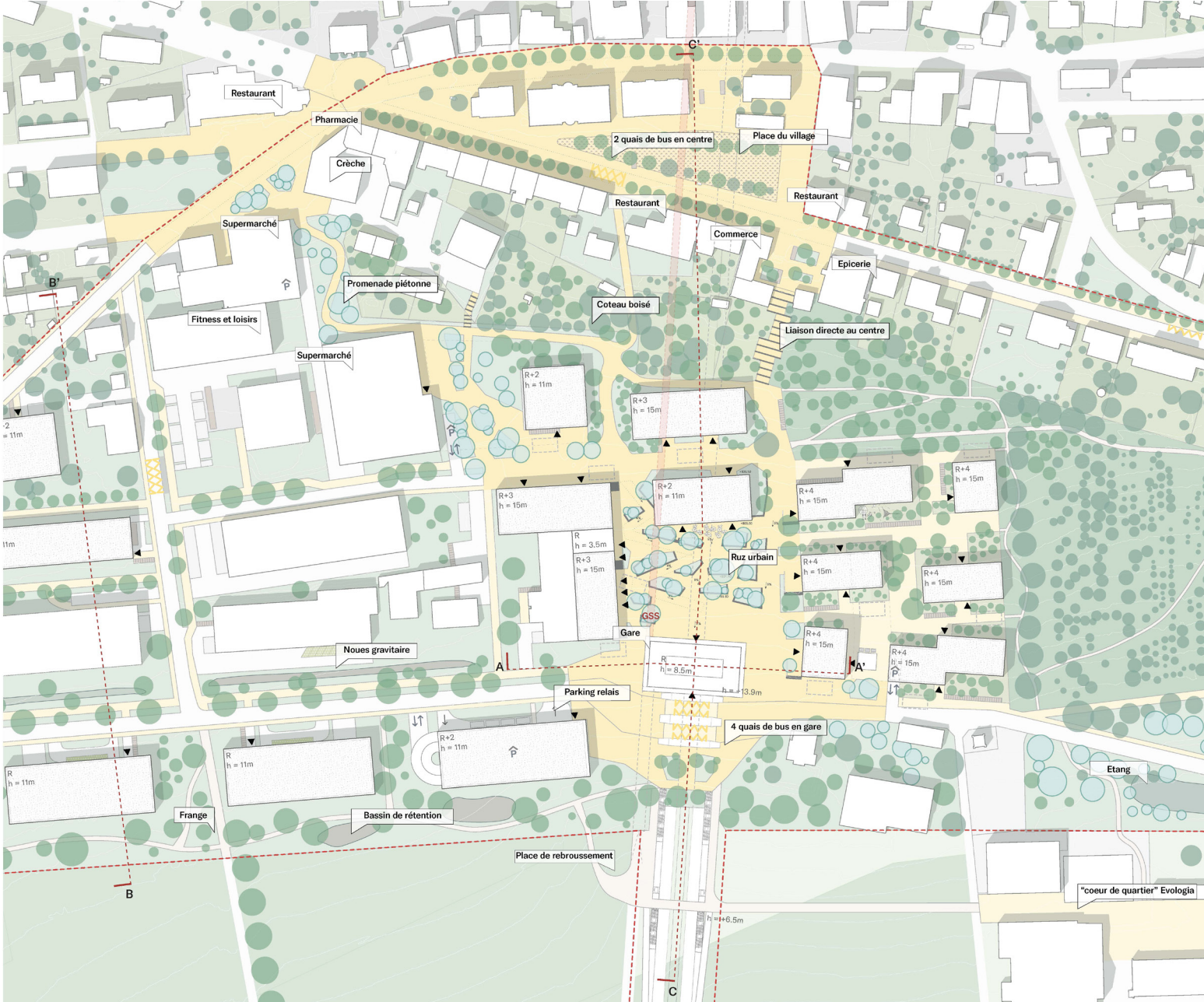
Axonométrie du site



Plan du dialogue final



Coupe CC



Plan secteur centre-gare

8 règles essentielles

1. Un centre élargi : prolongement et continuité des espaces centraux de Cernier

Assurer la continuité et la complémentarité de la centralité actuelle en direction de la future gare avec des parcours accessibles à tou-te-s et intuitifs. En plus de la création d'un place de la gare, améliorer les espaces publics existants par des mesures pour requalifier le centre et la place du village ainsi que la nouvelle entrée et articulation avec Evologia à l'ouest.

5. Mobilité accessible à tou-te-s: mettre l'accent sur les mobilités durables

Garantir l'accessibilité du site tout en donnant à la mobilité active une place majeure : promenades accessibles à toutes et tous, axe de TP central et accès TIM limités, tout en maintenant la possibilité de se déplacer confortablement en tous modes (à pied, à vélo, en bus ou en voiture).

2. Compacité : Favoriser une urbanisation qui limite l'imperméabilisation des sols

Favoriser un développement urbain vers l'intérieur, en une urbanisation horlogère (linéaires avec alignements) afin d'assurer une intégration avec la topographie, le confort d'été (courant d'air qui descend le coteau), les vues diagonales sur le grand paysage et de permettre une porosité optimale pour les mobilités. Prioriser l'économie d'utilisation des terres agricoles et des vergers.

6. Stationnement optimisé : différencier par usages

Garantir du stationnement cycliste dans tout le site à proximité des entrées ainsi que dans une vélostation (parking-relais). Répartir les places TIM par poches et selon les usages : Parking-relais pour les employé-e-s de la ZAE, la clientèle du P+R et le Kiss&Ride ; Personnes résidentes et leurs visites dans les parkings des quartiers. Les visites de la ZAE et les livraisons stationnent à la parcelle.

3. Position en entrée de tunnel : Des quais partiellement recouverts pour une continuité en surface

Une gare-halte ouverte, compacte et fonctionnelle. Partiellement recouvrir les quais pour gérer les remblais sur site et reconstituer une continuité urbaine et paysagère en surface, transformant les zones de transition en lieux de séjour agréables et fonctionnels.

7. Ressource et support de vie : Une gestion de l'eau à grande échelle et au cœur du site

Intégrer une gestion de l'eau à l'échelle du site, à travers l'aménagement du Ruz, de noues, et d'étangs, assurant la gestion durable des eaux pluviales et la création de lieux aquatiques. L'eau est aussi un nouveau terrain possible d'expérimentation et d'excellence pour Evologia.

4. Secteur Gare Cernier : assurer un pôle multimodal intégré au tissu urbain

Proposition d'une gare centrée sur une place. Au nord, une séquence pour les usages urbains et de vie sociale bordée par des bâtiments qui proposent une mixité d'affectations, au sud : l'interface des bus et du hub de mobilité ouvert sur le plateau et le grand paysage.

8. Nature en ville : Des typologies d'aménagement paysager de qualité

Proposer une qualité d'aménagement paysager élevée et garantir une insertion du site dans le contexte paysager du Val de Ruz en accompagnant les espaces rues par des alignements et en traitant la frange agricole comme un espace naturel biodivers, constitué de milieux naturels secs et humides, intégrant un chemin pédestre et garantissant des ouvertures sur le grand paysage.

Projet lauréat | KM1 - KCAP

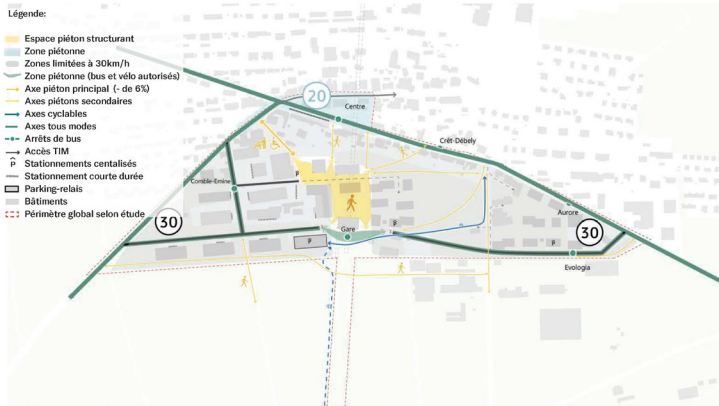


Schéma de mobilité

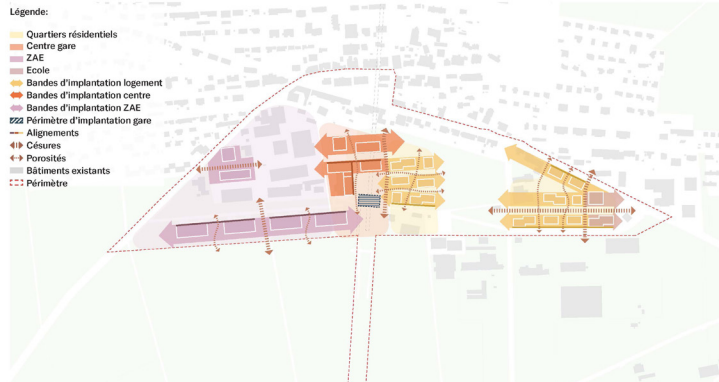


Schéma d'urbanisation

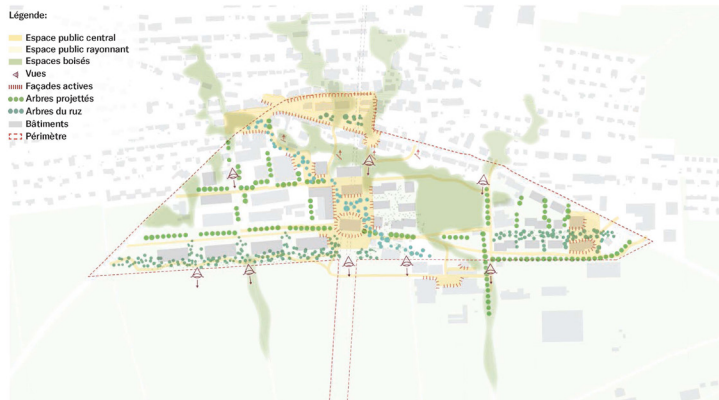


Schéma de paysage

Projet du dialogue final

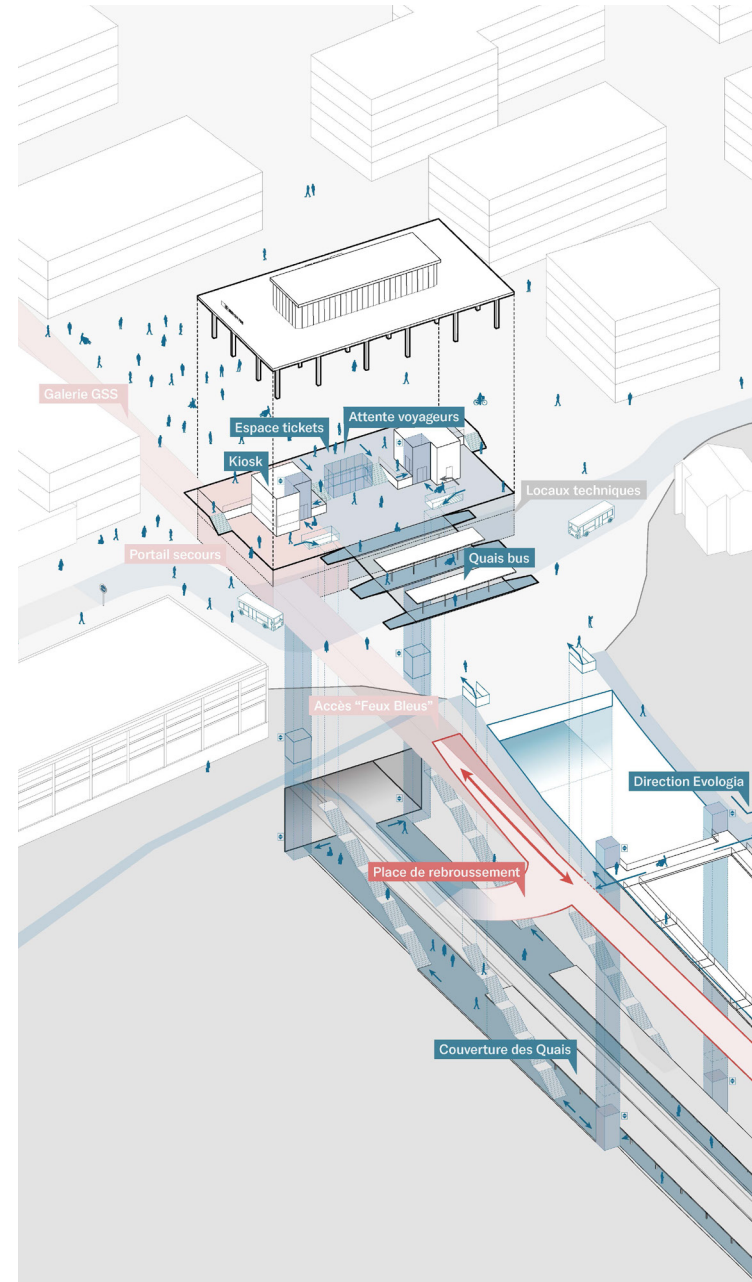
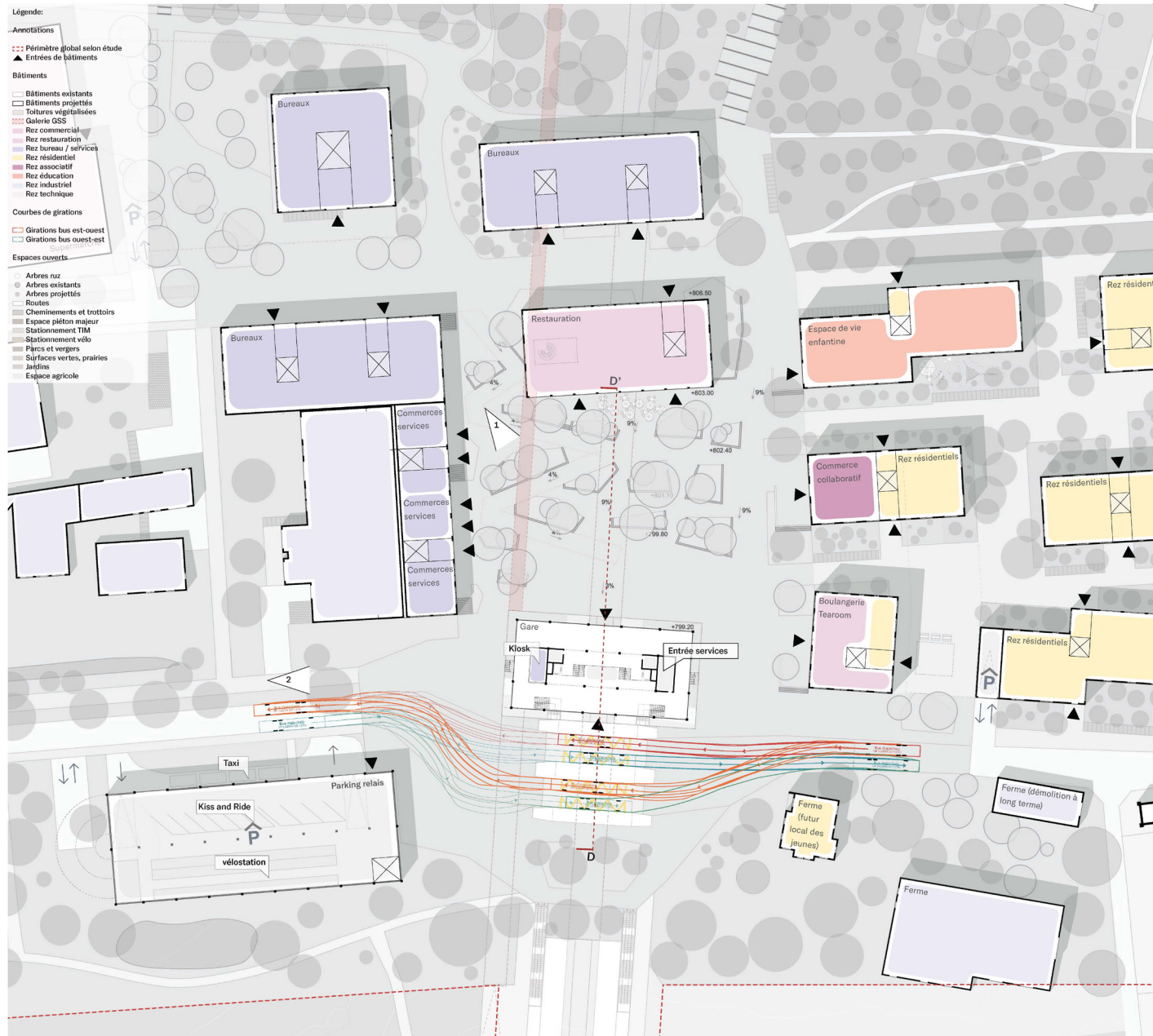
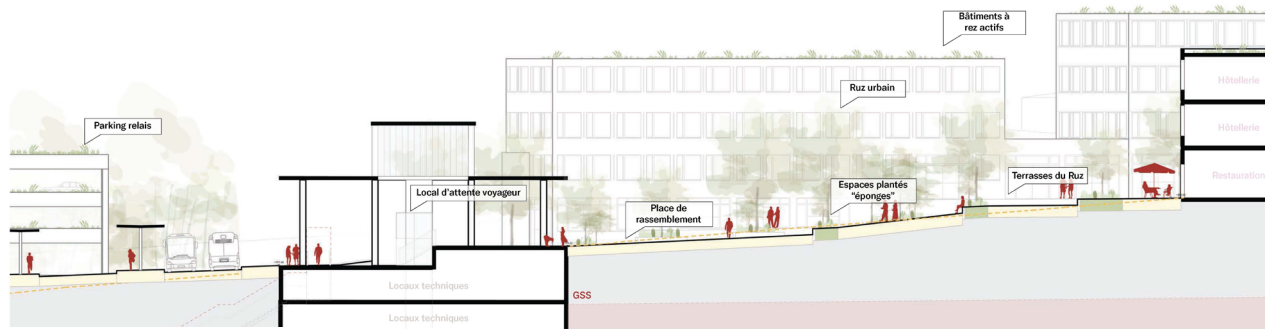


Schéma de paysage





Coupe DD'

LA GARE COMME PIÈCE CENTRALE

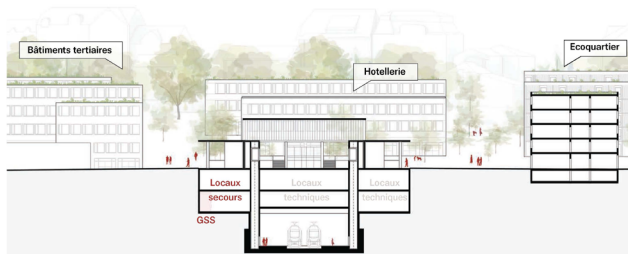
Le bâtiment de la gare de Cernier est pièce centrale de l'échiquier au sens propre comme au figuré. Nous proposons de l'implanter stratégiquement à l'intersection de l'axe nord-sud principal, la reliant au centre-ville, et à la rue des Planches Sèches. Sa position en tête de quai, et dans l'axe de cette rue lui confère une grande visibilité en arrivant depuis l'est, l'ouest et le nord. Elle envoie aussi un message clair au trafic motorisé : la traversée du site par le TIM est interdite, place est faite aux transports en commun et aux mobilités douces.

Cette gare, conçue comme une halle ouverte joue un rôle crucial dans la création de liens forts entre le cœur de la localité et les différents pôles d'activité. Le bâtiment rassemble tous les services essentiels au fonctionnement de la gare, et est conçu de manière compacte et ouverte, sous une toiture reposant sur des pilotis. Cette structure garantit non seulement une intégration dans le quartier mais offre également une porosité visuelle qui favorise les flux de passagers, maintient la vue sur le grand paysage et est généreuse en lumière naturelle. Au Nord de la gare, se trouve la portion de place « urbaine » pensée comme un lieu de rencontre et de séjour.

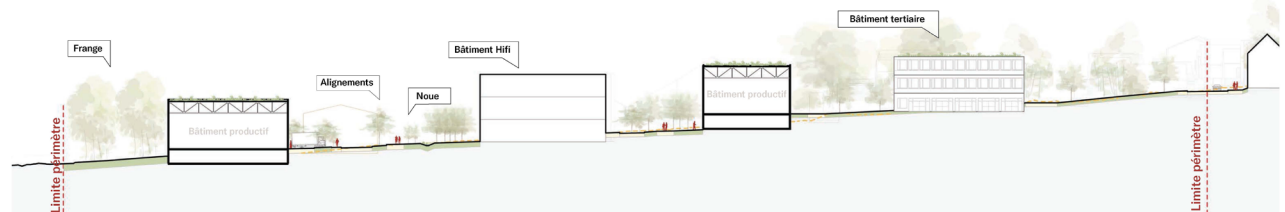
Entièrement piétonne elle sert aussi de zone de rencontre dans le concept d'évacuation de la gare / du tunnel. Au sud, en connexion directe avec la gare et au-dessus des quais se trouve alors l'interface de bus, relié au pôle de mobilité : vélos, dépôt minute, taxis et P+R. Il s'agit d'un espace de flux et de passage où les quelques minutes de transfert d'un mode de transport à un autre permettront de profiter de la vue dégagée et en belvédère sur le plateau agricole et le grand paysage.

Les quais, situés 14 mètres sous le niveau du terrain naturel, sont partiellement recouverts afin de recréer un quartier en surface. Cette configuration assure que, bien que partiellement recouverts, les quais restent clairement séparés visuellement de l'espace agricole adjacent, mettant l'accent sur leur fonctionnalité et leur sécurité.

Les locaux techniques sont situés sur 2 niveaux de sous-sol : au-dessus et à l'est du tunnel ferroviaire, se trouvent les installations techniques nécessaires au bon fonctionnement de la gare. A l'ouest, le portail de secours et la galerie GSS, qui sont accessibles par une route utilisée conjointement avec les CFF le long des rails, garantissent une intégration sécurisée et efficace des services avec une arrivée de plein pieds au niveau de la galerie (niveau -2).



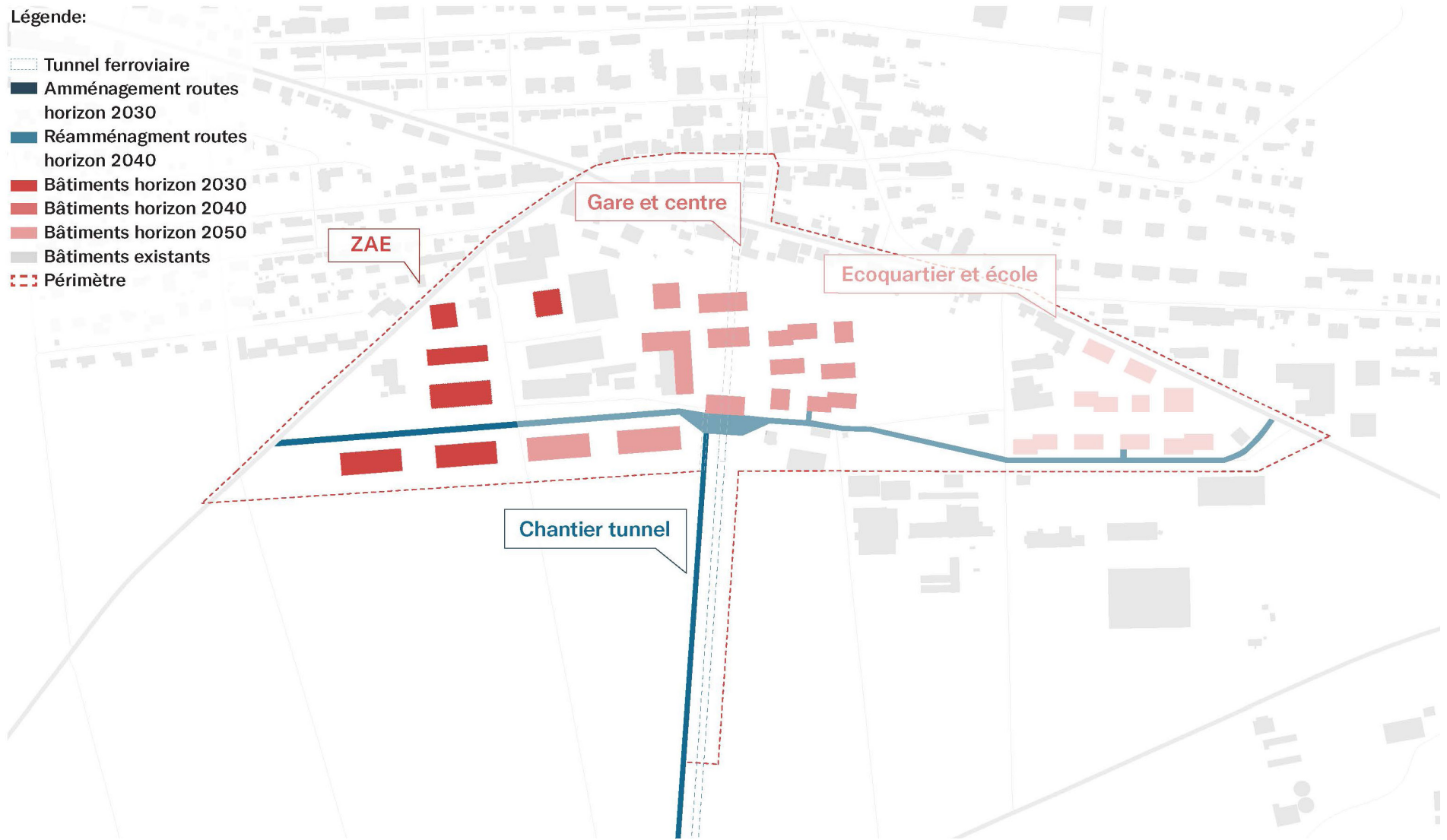
Coupe AA'



Coupe BB'

Légende:

- Tunnel ferroviaire
- Amménagement routes horizon 2030
- Réaménagement routes horizon 2040
- Bâtiments horizon 2030
- Bâtiments horizon 2040
- Bâtiments horizon 2050
- Bâtiments existants
- Périmètre



Ecotone - RAUM404
PROJET DU DIALOGUE INTERMÉDIAIRE

Recommandations du dialogue intermédiaire

Le projet Ecotone part d'une observation dialectique du territoire qui met face à face le paysage bâti et le paysage agricole et en relève les caractéristiques spécifiques. Les auteurs proposent de créer un écotone à la frange entre le territoire urbanisé et le territoire agricole, comme une zone de transition entre écosystèmes différents, dans le but de favoriser une végétation hybride, des zones tampons perméables, une agriculture urbaine, des cheminements perméables, des friches contrôlées ou encore des zones éducatives et participatives.

Cette frange accueille une urbanisation implantée selon une structure paysagère et de mobilité. Cette trame se décline en trois axes parallèles reliant la route de Neuchâtel à la route de la Taille :

- un chemin panoramique ouvert sur le paysage agricole en aval dédié aux mobilités actives ;
- une nouvelle Avenue de la gare dédiée aux TP et TIM en continuité du Chemin des Planches sèches remanié, planté d'arbres d'allées ;
- un parc linéaire en amont généreusement planté. Le parc linéaire offre un espace vert central et une respiration horizontale au quartier.

Le parc linéaire permet gérer une partie des eaux à ciel ouvert. Le collège questionne la pertinence de l'emplacement de cet élément entre deux strates d'urbanisation nouvelle, alors que la transition entre bâti villageois actuel et nouvelles constructions n'est pas traitée. Le rapport entre village et nouveaux quartiers semble compliqué.

Transversalement, la rue Comble Emine concentre TP et mobilités actives, alors que la route de l'Aurore est valorisée en tant qu'axe de mobilités actives. Entre les deux, une succession de placettes plantées de vergers, offrant un parcours agréable et varié, permet de relier la Place du village, réaménagée et débarrassée de la circulation, à la nouvelle Place de la gare. L'échelle de ces espaces fonctionne bien et la recherche d'éléments communs (arborisation similaire) est saluée par le collège. La présence d'arbres fruitiers dits "de production" ne semble toutefois pas réaliste et réalisable.

Le projet propose aussi de grandes allées et alignements d'arbres systématiques, dont la justification paysagère et/ou historique n'est pas claire. La distinction entre végétation existante, abattue et proposée n'étant pas visible, il est difficile de comprendre si le projet a cherché à tenir compte du patrimoine arboré existant.

A l'exception du bassin de rétention du parc linéaire, la question de la gestion des eaux n'est pas traitée.

La localisation de l'urbanisation est pertinente. La morphologie proposée pour la ZAE est jugée adéquate et flexible. Les quartiers résidentiels inspirés de la cité-jardin reflètent une volonté d'allier densité maîtrisée et qualité de vie.

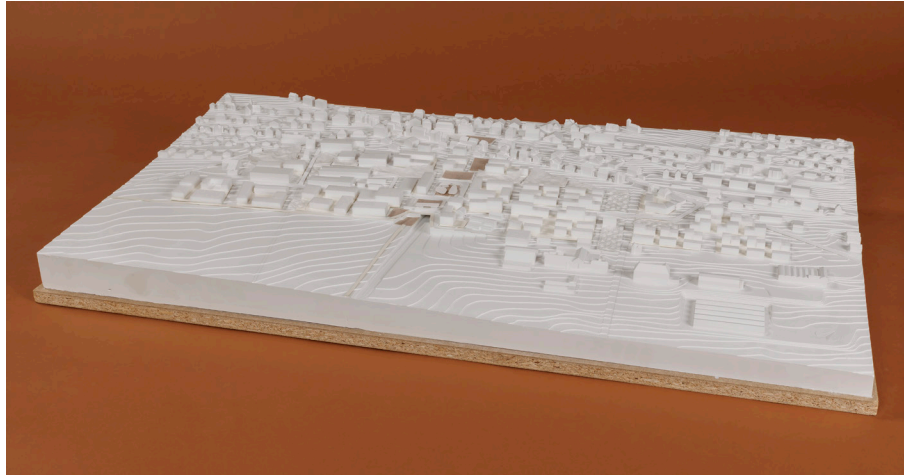
La gare est pensée comme un espace ouvert constitué d'une succession de terrasses permettant de relier les différents niveaux entre eux et d'accéder aux quais.

Afin de minimiser l'effet d'encaissement des voies ferroviaires sur le territoire agricole, un important déblai est proposé coté sud-ouest dégageant la vue côté Evologia et grand paysage.

Des espaces dédiés à la permaculture sont situés en frange aval du bâti. Ceux-ci induiraient une emprise sur la zone agricole (et sur les SDA de surcroît), ce qui est, aujourd'hui, insoutenable.

Par ailleurs, des précisions sont attendues sur l'emplacement de l'école et sur les niveaux de la place panoramique, ainsi que la faisabilité de la sortie des trains (page 40 de la présentation). La proximité entre la gare routière et l'accès aux quais est saluée.

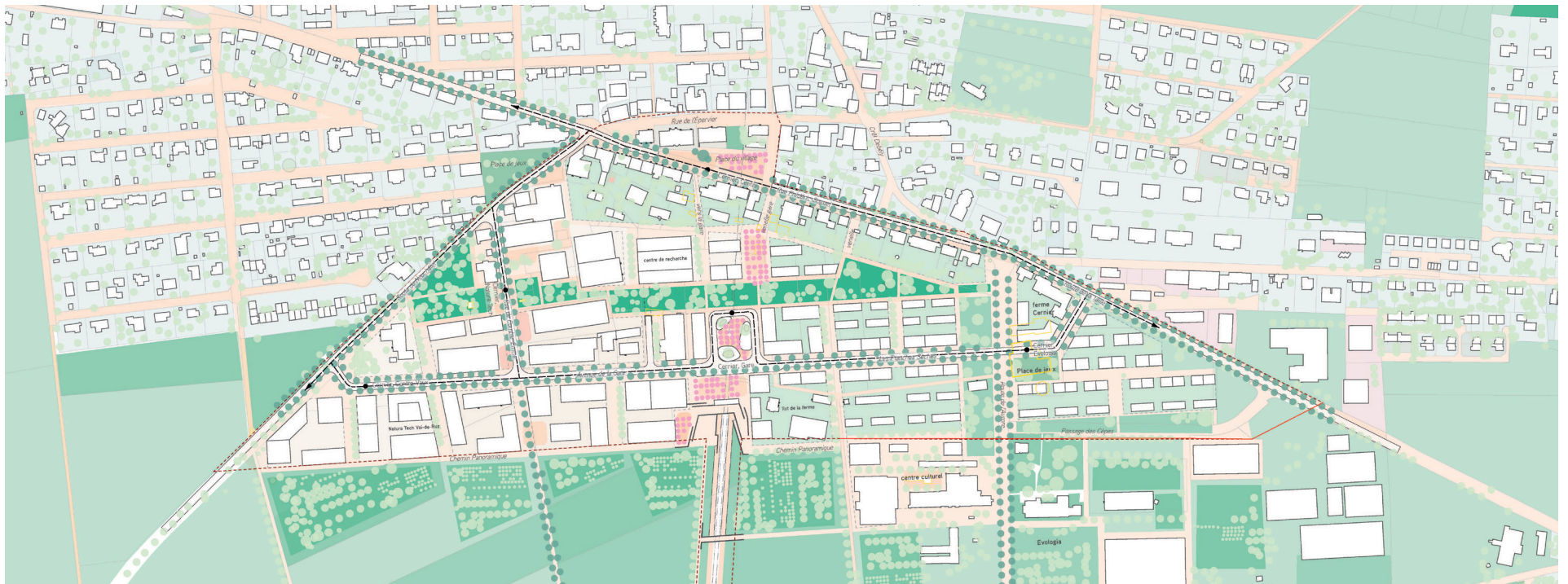
Le projet est apprécié dans son ensemble. L'idée de la mise en place d'un écotone comme outil favorisant la valorisation des écosystèmes, ainsi que la proposition d'une gare ouverte sont saluées par le collège d'expert·e·s. Toutefois, les moyens mobilisés semblent parfois excessifs par rapport au but poursuivi. Le collège se demande s'il faut détourner un tracé routier ou démolir des bâtiments existants au prétexte de suivre une courbe de niveau. Il s'interroge également sur la légitimité de compromettre un verger historique existant pour en recréer d'autres, même en plus grand nombre. Enfin, la pertinence du déblai important semble faible, même pour créer un dégageant visuel d'exception.



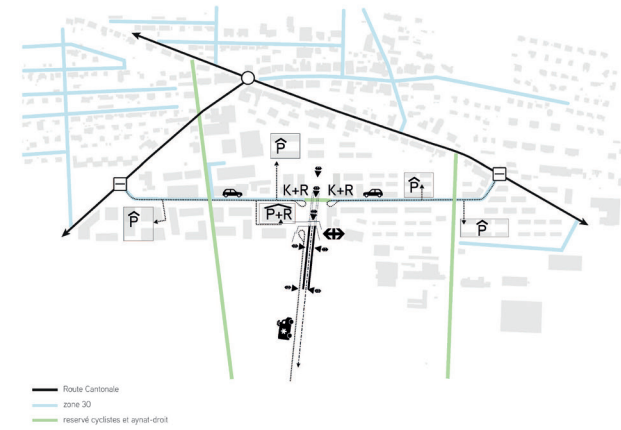
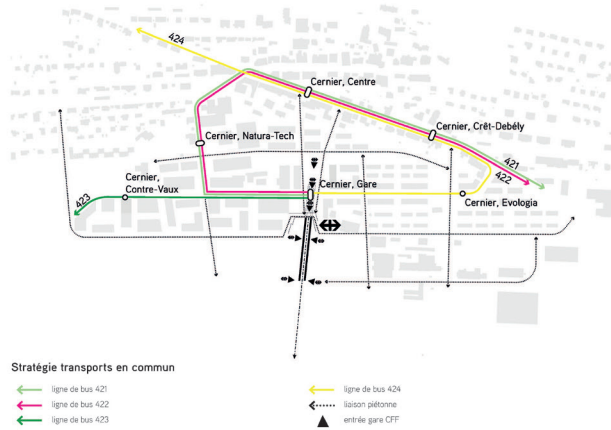
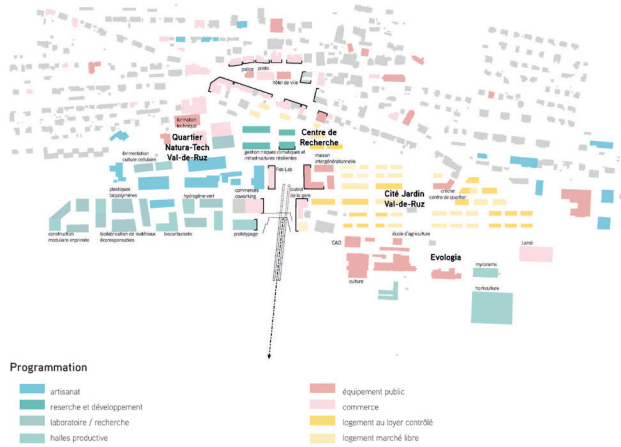
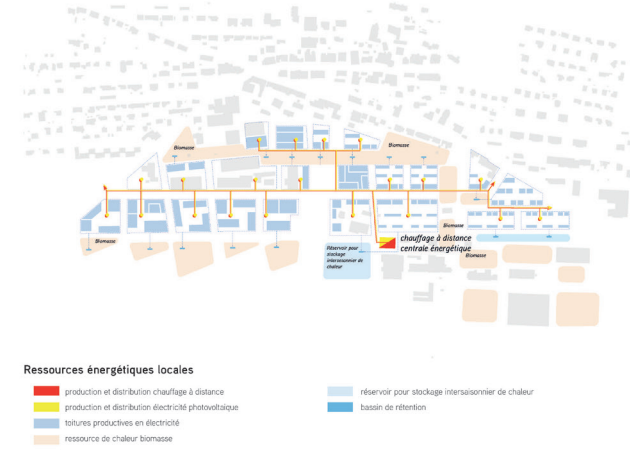
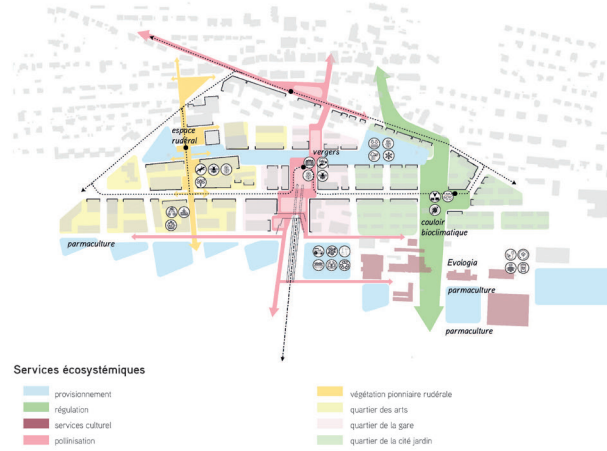
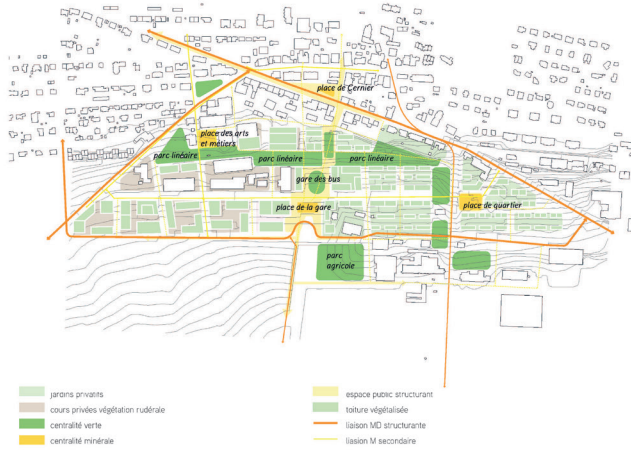
Maquette du dialogue intermédiaire

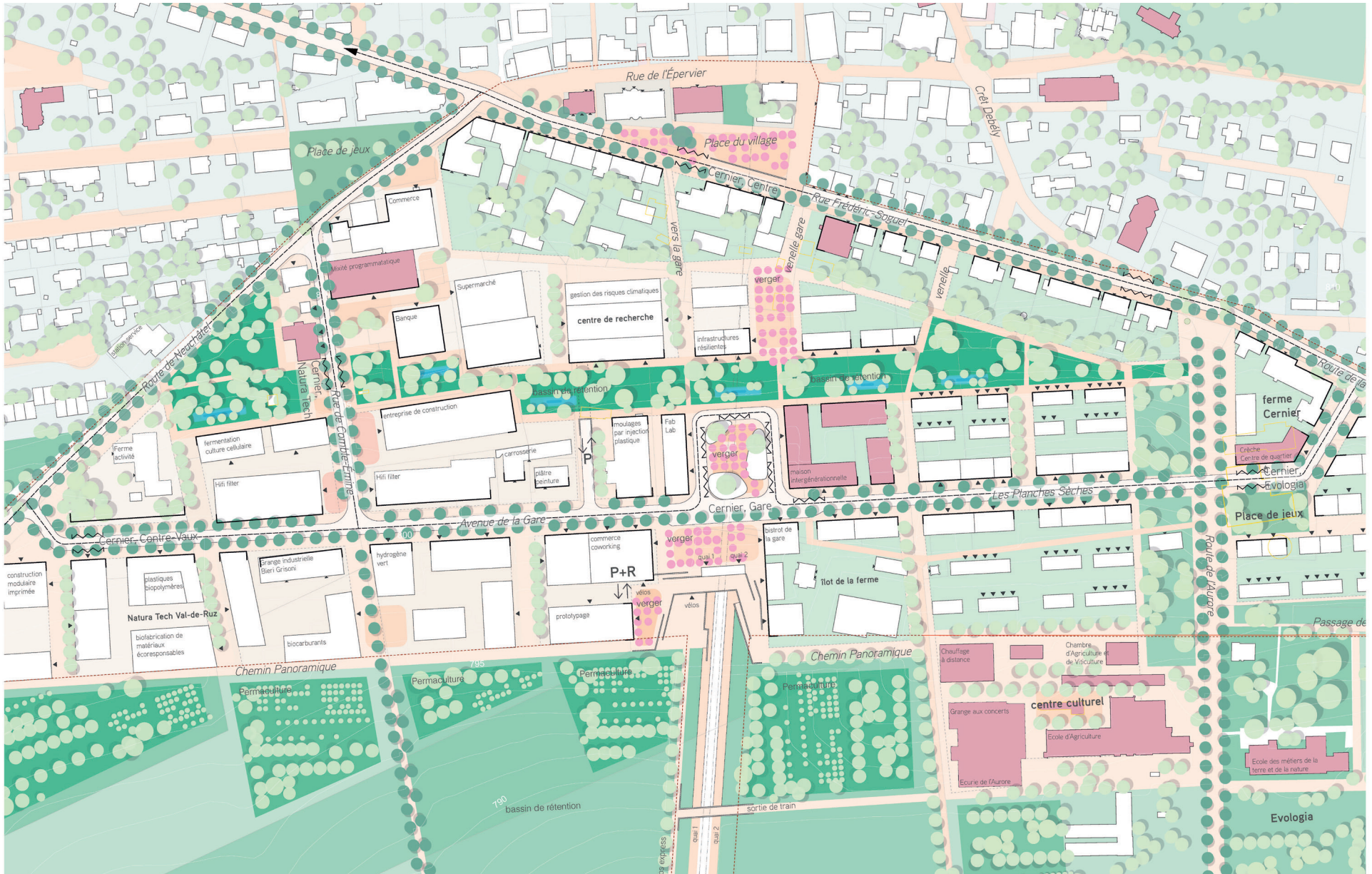
architecte Raum404 8004 Zurich	architecte paysagiste Pascal Heyraud architectes 2000 Neuchâtel
collaborateurs Oscar Buson Charlotte Berg Amélie Rywalski Charlérie Michel	collaborateurs Pascal Heyraud Laura Primiceri

mobilité Emch+Berger 1007 Lausanne
collaborateurs Guillaume Privat Alexandre Lopez David Moy de Vitry

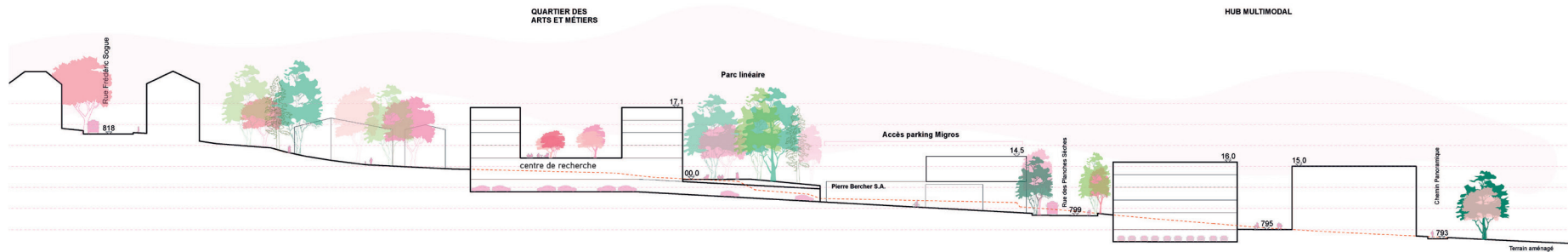


Plan de situation du dialogue intermédiaire

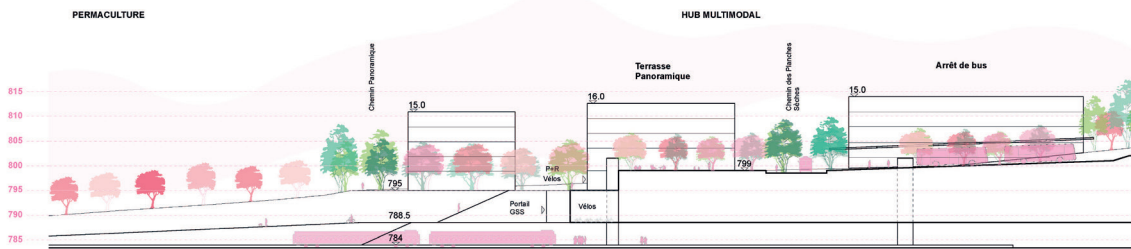




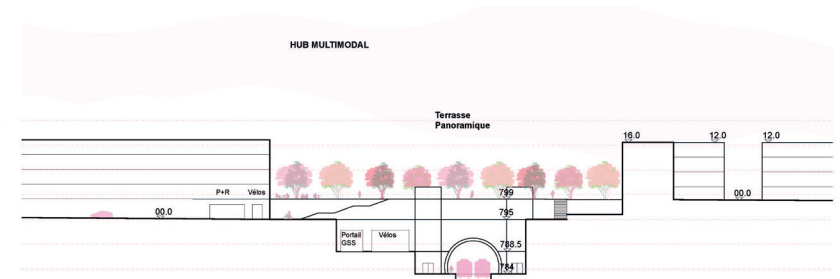
Plan zoom du dialogue intermédiaire



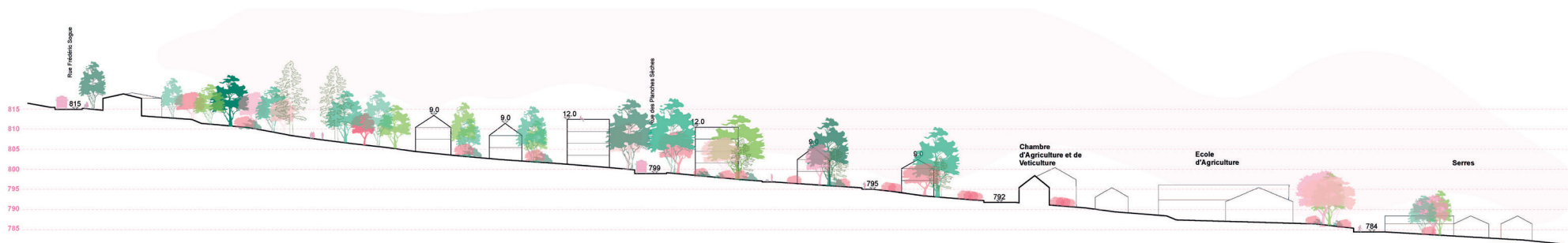
Coupe longitudinale sur le quartier des arts et métiers



Coupe longitudinale sur les quais



Coupe transversale sur les quais



Coupe longitudinale cité jardin

Ecotone - RAUM404
PROJET DU DIALOGUE FINAL

Critique du dialogue final

Le projet "Ecotone" a évolué depuis la présentation au dialogue intermédiaire, tout en conservant ses principes fondamentaux. Il propose une urbanisation recentrée, avec une emprise réduite sur la zone agricole, et la préservation d'une large partie du verger de permaculture existant. Le bâti résidentiel se déploie en trois quartiers distincts. Le quartier des Vergers est orienté vers un habitat collectif de qualité. Le quartier de la Canopée reprend l'échelle bâtie de la rue Frédéric-Soguel tout en intégrant un bâtiment existant. Enfin, le quartier des Terrasses propose un habitat groupé en bande, sans vues dégagées sur le grand paysage, mais offrant une certaine qualité résidentielle.

La zone d'activités existante est repensée, avec l'introduction d'une Place des Arts, conçue comme un lieu d'échange social ouvert au quartier et à ses usagers. Une conciergerie mutualisée est également prévue au rez-de-chaussée de l'un des bâtiments ; bien que privée, elle serait partagée entre les entreprises, offrant des services communs tels qu'un secrétariat ou des fonctions d'accueil. Au sud du site, les bâtiments destinés aux activités sont organisés en flots. Toutefois, le collège d'expert-e-s s'interroge sur la pertinence du choix de cette typologie pour accueillir des activités industrielles à Cernier, ainsi que sur la logistique d'accès, jugée moins rationnelle pour les livraisons et la desserte en véhicules utilitaires.

Le traitement paysager met en valeur une diversité d'espaces verts : vergers, jardins collectifs et privés, dispositifs de récupération des eaux, allées, alignements, parcs de quartier. La conservation de la rue des Planches Sèches dans son tracé actuel et le maintien d'une partie de la végétation existante participent également à une approche contextuelle et sensible.

Du côté de la mobilité, la gare ouverte en terrasses reste un élément marquant du projet. La gare routière a été retravaillée pour une meilleure fonctionnalité, avec une grande surface couverte intégrant une part importante de stationnement. La voirie existante est en grande partie conservée, et le projet cherche à maintenir une bonne accessibilité aux différents pôles du site.

Malgré ces qualités, le projet ne convainc pas entièrement. La suppression du parc linéaire initial au profit d'un simple retrait du bâti depuis la rue Frédéric-Soguel, bien qu'appréciée pour la transition qu'elle permet, s'accompagne de la disparition d'une séquence paysagère pourtant forte : celle des placettes plantées entre la place du village et la gare. Ce remplacement par un grand parc uniforme, peu programmé, affaiblit la richesse d'usages et la lisibilité du parcours. La présence d'un hôtel au sein de ce parc questionne également sa vocation et interrompt le dégagement offert.

La gare en terrasses, bien que séduisante sur le papier, soulève encore des réserves quant à l'expérience voyageur, notamment en termes d'accessibilité aux quais. Le projet de gare routière, bien que fonctionnel, semble économiquement peu viable

au vu de l'importance des surfaces couvertes, des infrastructures nécessaires et du stationnement prévu.

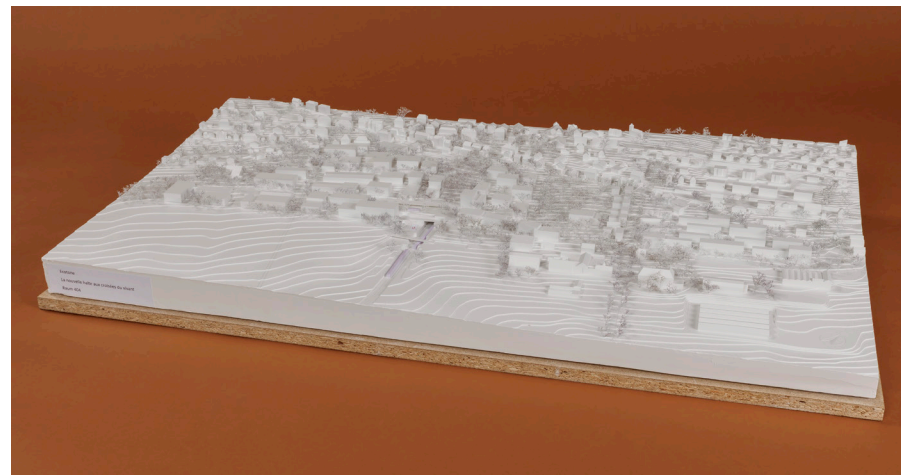
Le projet conserve des emprises non négligeables sur la zone agricole, malgré un recentrage. En particulier, les traversées vers Evologia morcellent les parcelles agricoles, compromettant leur exploitation. Le maintien de débords de cheminements et de plantations sur la zone agricole constitue un point faible important, d'autant plus dans un contexte sensible comme celui de Cernier.

Enfin, le traitement de l'espace public autour de la gare reste flou et peu identitaire. Le projet peine à définir un véritable espace rassembleur associé à ce pôle majeur de mobilité. Plusieurs zones sont esquissées (parvis de l'hôtel, dégagements au sud, plateaux vers les quais), sans qu'aucune ne s'impose clairement comme une place de gare.

Un autre point regretté est la disparition de la ferme entre Evologia et la gare, présente dans les versions antérieures. Ce bâtiment aurait pu incarner de manière forte le lien ville-campagne, en cohérence avec l'esprit intégrateur revendiqué par le projet. Son absence marque un recul significatif dans l'ambition de mixité programmatique.

Malgré une certaine finesse dans le traitement du bâti et des espaces paysagers, et une bonne adaptation aux contraintes foncières, le projet présente des limites notables. Son potentiel intégrateur s'est affaibli au fil de l'évolution, en particulier dans la définition des espaces publics structurants, dans la gestion des interfaces agricoles, et dans la cohérence globale du récit urbain proposé.

Pour toutes ces raisons, le collège d'expert-e-s ne retient pas ce projet, malgré la qualité de ses réflexions et l'intérêt de certaines de ses propositions.



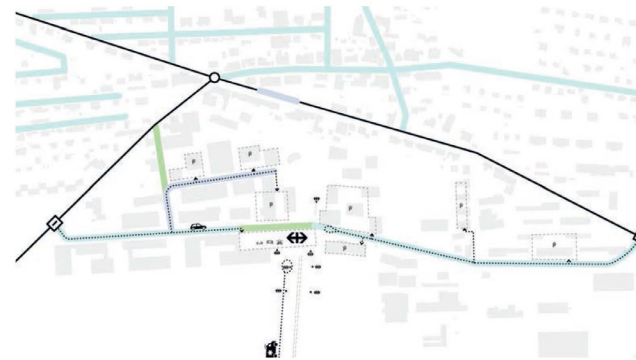
Maquette du dialogue final



Plan de situation du dialogue final



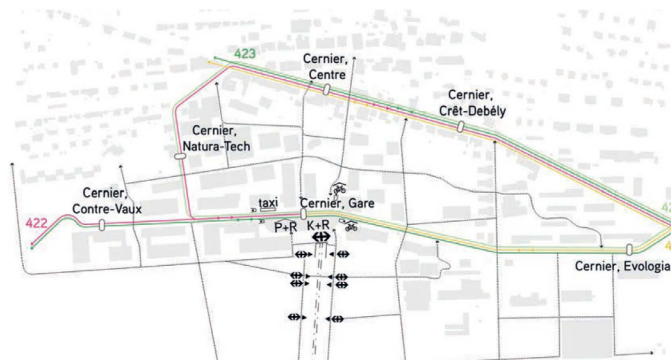
- Phasage**
- Bâtiments
 - Bâtiments démolis
 - Phase 1
 - Phase 2
 - Phase 3
 - Rail
 - Route



- TIM et stationnement**
- Bâtiments
 - ← Route cantonale - limite à 50 km/h
 - Zone 30 km/h
 - Zone de rencontre
 - Zone TC+ MD
 - - - Accès riverain, parking, gare
 - P Parking
 - P Parking vélo
 - ↔ Entrée gare CFF
 - - - Rail



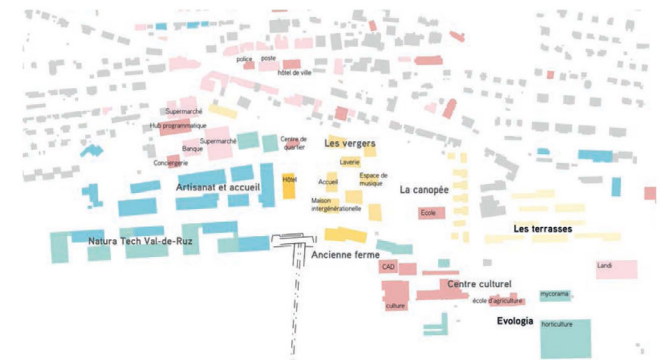
- Mobilité douce**
- Bâtiments
 - Cheminement mixte mode doux existant
 - Cheminement mixte mode doux projet
 - Réseau cyclable structurant existant
 - Réseau de cheminement piéton
 - Réseau de cheminement piéton
 - V Vélostation
 - ↔ Entrée gare CFF
 - - - Rail



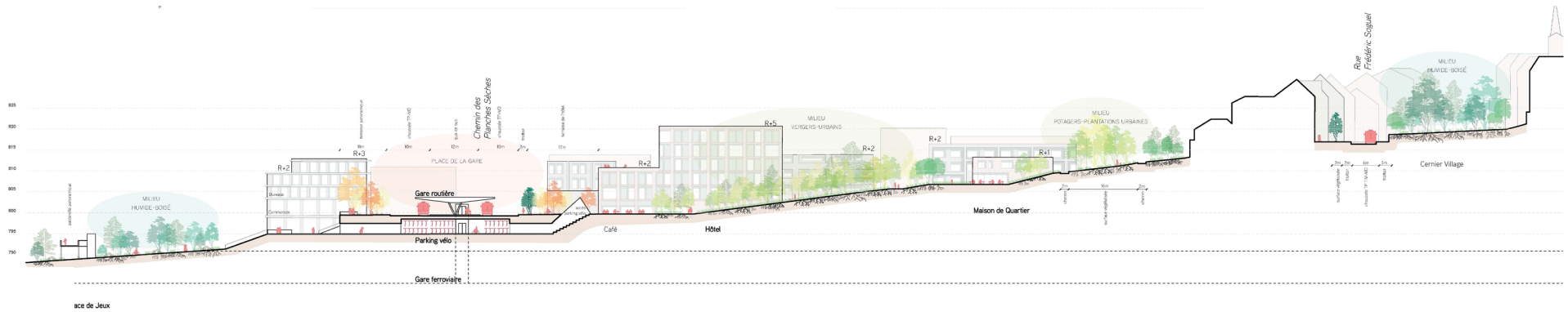
- Stratégie transport en commun**
- Bâtiments
 - Chemins paysagers structurants
 - Rails
 - Ligne de bus 421
 - Ligne de bus 422
 - Ligne de bus 423
 - Ligne de bus 424
 - Arrêt de bus
 - ↔ Entrée gare CFF



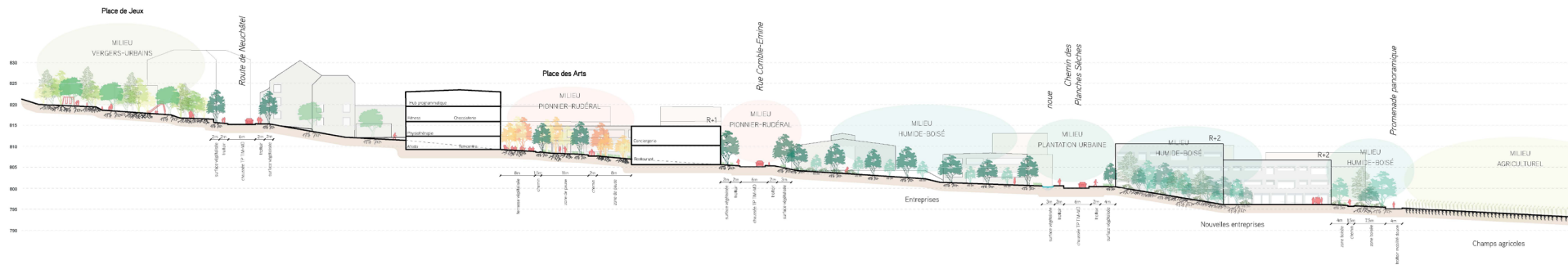
- Durée foncière**
- Bâtiment existant
 - Bâtiment projet
 - Public
 - Partagé
 - Privé
 - Privé - même propriétaire
 - Privé - sociétés
 - Route
 - - - Rail



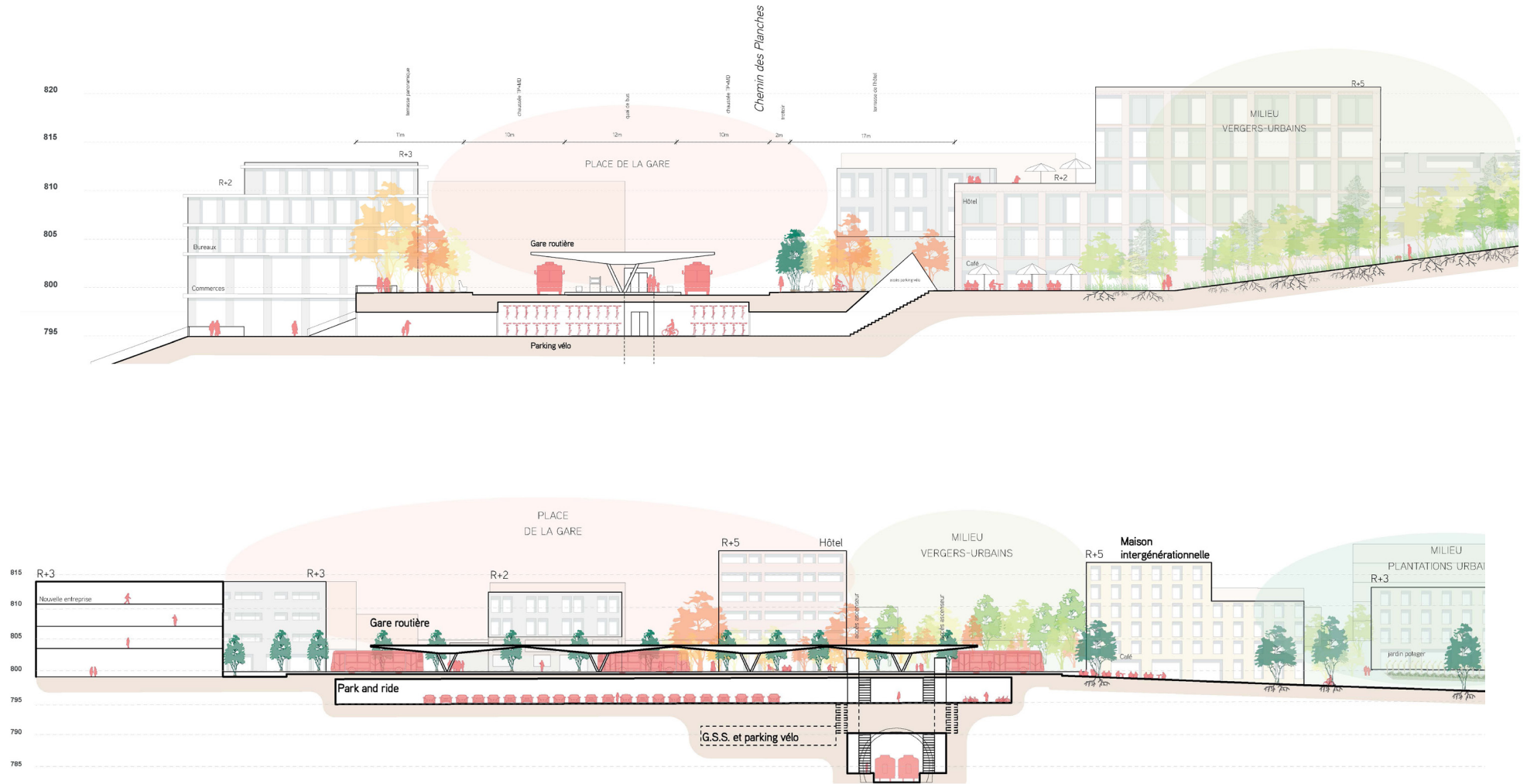
- Programmation**
- Bâtiments
 - Hôtel
 - Habitat solidaire
 - Collectif par étage
 - PPE
 - Mixte PPE-Collectif
 - Equipement public
 - Commerce
 - Artisanat
 - Recherche et développement



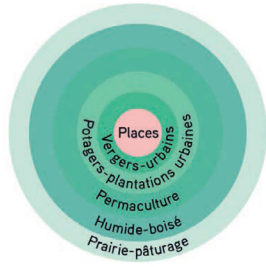
Coupe BB' - longitudinale sur les quais



Coupe AA' - longitudinale sur la cité jardin

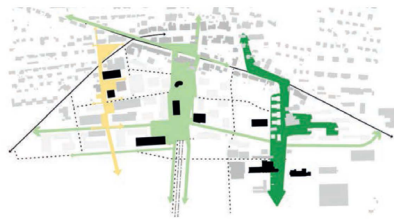


Coupe CC'



1. Un quartier-écotone comme interface entre nature et urbanité

L'aménagement s'appuie sur le concept d'écotone, intégrant différents niveaux de végétalisation et de permaculture. Il favorise une transition douce entre espaces agricoles, zones résidentielles et activités urbaines. Cette porosité paysagère permet une meilleure gestion de l'eau, une biodiversité renforcée et un cadre de vie agréable.



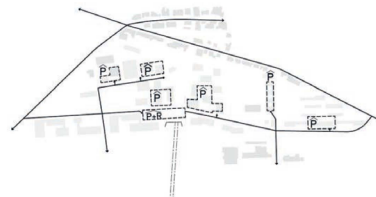
5. Lier le grand paysage et le village de Cernier par trois axes majeurs

Trois axes structurants connectent le village au grand paysage : (1) La route de Comble Emine, axe fonctionnel principal ; (2) Les espaces ouverts reliant le village à la gare, servant de corridor paysager et de respiration urbaine ; (3) La route de l'Aurore, liant différents milieux naturels. Chaque axe possède une identité écologique spécifique : un paysage rudéral et pionnier, un environnement de prairie et de vergers urbains, et un espace humide bioclimatique.



2. Différenciation des quartiers et maximisation de la biodiversité

Les quartiers sont conçus avec des identités propres, synchronisant morphologie urbaine et aménagements paysagers pour favoriser la diversité biologique et sociale. Les milieux naturels sont intégrés au cœur des tissus urbains, avec des continuités écologiques et des microclimats variés qui renforcent la présence du vivant. L'objectif est de maximiser la qualité de vie par la préservation et l'aménagement d'espaces naturels en synergie avec les usages urbains.



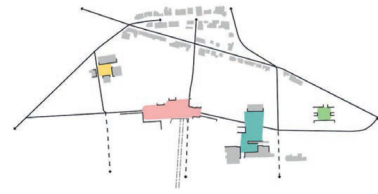
6. Une accessibilité maîtrisée pour les véhicules

L'usage de la voiture est réduit à un mode de destination, sans circulation de transit dans le quartier. La gare est accessible en voiture via un P+R, un Kiss&Ride et des espaces de stationnement mutualisés. Les zones 30 et 20 km/h sécurisent la cohabitation entre modes actifs et motorisés. La priorité est donnée aux mobilités douces avec des cheminements sécurisés et agréables pour piétons et cyclistes.



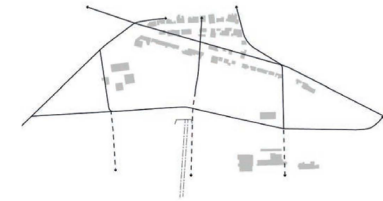
3. Favoriser une diversité sociale et économique

Le projet met en place des publics cibles variés, favorisant une mixité intergénérationnelle et une inclusion sociale étendue. La stratégie d'aménagement inclut des logements adaptés à différents revenus, des espaces partagés favorisant la cohésion et des activités économiques diversifiées. Cette pluralité permet de structurer un quartier vivant et résilient.



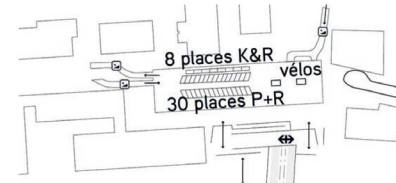
7. Constitution de centralités complémentaires et différenciées

Le projet définit plusieurs centralités, chacune avec un rôle spécifique : (1) La gare, point nodal du transbordement multimodal ; (2) Une centralité autour de la conciergerie, lieu de rencontre et d'échanges pour le site d'activités ; (3) La cour d'école, directement connectée à la ferme publique pour une pédagogie en lien avec le vivant ; (4) Le centre du village de Cernier, qui se structure autour de la route de l'Épervier et de la nouvelle place du village, favorisant les interactions sociales et commerciales.



4. Transformer le site sur l'existant

Le projet s'appuie sur les structures viaires existantes afin de limiter l'artificialisation du sol et de favoriser le débétonnage plutôt que la construction de nouvelles infrastructures lourdes. La préservation des arbres existants est essentielle pour structurer les aménagements paysagers et bioclimatiques, assurant une continuité végétale et climatique. Les espaces extérieurs et les équipements publics sont conçus en valorisant le patrimoine bâti existant, afin de minimiser l'impact environnemental tout en renforçant l'ancrage historique du site.



8. Une interface multimodale optimisée pour le transbordement

Le centre de la gare est conçu pour maximiser l'efficacité du transbordement entre différents modes de transport. La superposition des fonctionnalités sur plusieurs niveaux facilite les connexions entre train, bus, vélo et voiture. Une attention particulière est donnée au confort et à la fluidité des parcours, garantissant une expérience utilisateur optimale dans un cadre paysager agréable.



Vue axonométrique du site



Plan de situation, 1: 2'000

La Clé des Champs - 2b
PROJET DU DIALOGUE INTERMÉDIAIRE

Recommandations du dialogue intermédiaire

Le projet joue habilement avec l'existant, les pentes et les géométries qu'il articule avec le grand espace ouvert. Il met en exergue la diagonale que forme la rue Frédéric-Soguel par rapport à l'organisation linéaire des rues étagées dans la pente.

Le projet La clé des champs se base sur une analyse sensible de Cernier. Les nouvelles constructions prennent de la distance par rapport au bâti de la rue Frédéric Soguel, ce qui permet d'offrir un grand espace ouvert et vert entre les deux entités et en respect de la végétation existante. Le collègue d'expert-e-s questionne toutefois la programmation de cet espace peu défini, ainsi que le rapport entre l'arrière des bâtiments de la rue Frédéric -Soguel et l'espace ouvert.

La voirie actuelle semble maintenue, ainsi que la topographie. Le bâti proposé, concentré le long des Planches Sèches, rend possible la préservation de la majorité du verger et de la permaculture au nord d'Evologia.

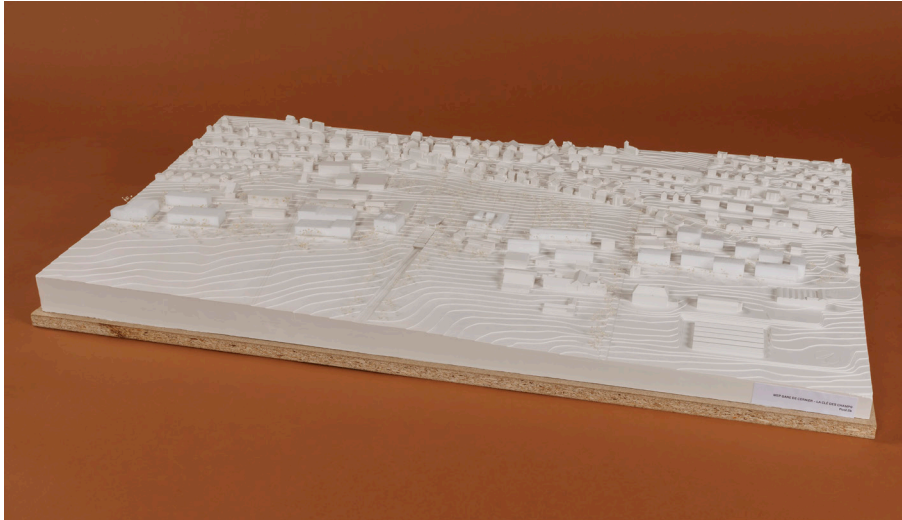
Un grand axe longeant les rails et son tunnel, relie la place du village à la gare. Le collègue s'interroge sur la pertinence de ce geste formel et sur ses capacités d'activation. Le parcours entre Place du village et gare semble peu attractif. De même, la place de la gare manque d'accroches et de justification.

Le traitement de la limite entre nouvelle urbanisation et zone agricole est caractérisé par la plantation de cordons boisés discontinus, dans l'idée d'offrir un langage similaire à celui présent entre le village et les nouvelles constructions. Le collègue est perplexe quant à ce système gourmant en terres agricoles et qui offrira, à terme, une barrière visuelle forte.

De manière générale, la question de la gestion des eaux n'est pas traitée.

Globalement, le projet gagnerait en précisant les usages et fonctionnements des différentes voiries et places proposées ou maintenues. Les surfaces qui semblent plus minérales à proximité de la Migros et des constructions existantes recevant des activités sont à qualifier.

Le collègue est d'avis que la proposition de gare routière n'est pas réaliste et doit être revue. Les différences de pentes entre les voies CFF et les quais des bus compliqueront les correspondances. De plus, la disposition des quais de bus de chaque côté des voies allongera les distances et les dénivelés à parcourir pour changer de bus, notamment avec des quais aux normes Lhand. Le fonctionnement du système n'est pas aisément lisible pour les usagers. L'intégration du réseau TP à la route de Chézard au sud semble démesurée. La proposition se traduit également par une emprise complémentaire conséquente qui ne pourra pas être acceptée sur les terres d'assolement, alors qu'il convient au contraire de minimiser les atteintes.



Maquette du dialogue intermédiaire

architecte
2b | Stratégies urbaines concrètes
1012 Lausanne

collaborateurs
Philippe Béboux
Stephanie Bender
Francesca Gobbetti
Thomas Gagliardo
Yves-Marie Lagadou
Nemo Tavernier

architecte paysagiste
In Situ SA
1003 Lausanne

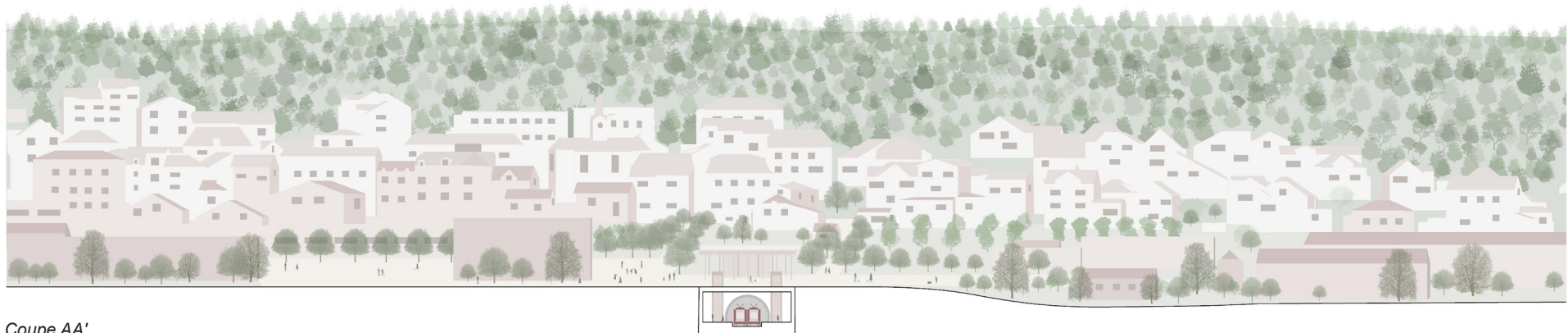
collaborateurs
Clément Sadoux
Emmanuel Tonetti
Elise Vulliez

mobilité
Robert Grandpierre et Rapp SA
1003 Lausanne

collaborateurs
Antoine Zbinden
Quentin Chardon



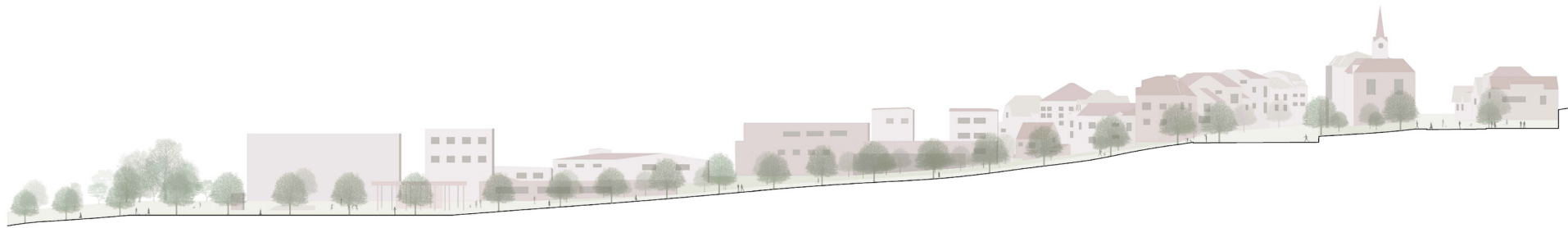
Plan de situation du dialogue intermédiaire



Coupe AA'



Plan zoom du dialogue intermédiaire



Coupe BB'



Coupe CC

La clé des champs - 2b
PROJET DU DIALOGUE FINAL

Critique du dialogue final

Le projet "La Clé des Champs", reconnaissant les champs comme un élément fondamental de l'identité de Cernier propose d'organiser le site autour d'un grand espace ouvert. Celui-ci permet d'articuler les géométries. Les nouvelles constructions prennent de la distance par rapport au bâti de la rue Frédéric-Soguel, laquelle s'inscrit dans la pente et se distingue du réseau viaire orthogonal. Le grand espace permet de proposer une variété d'espaces ouverts et verts dans le respect de la végétation existante. Au centre, l'axe principal du site relie le village, la gare et la plaine agricole.

La mise à distance de la nouvelle urbanisation par rapport au bâti existant permet de conserver les vergers et autres jardins qui forment une transition harmonieuse, bien que très généreuse.

Le projet propose de mettre en valeur le caractère agricole du Val-de-Ruz en développant des identités spécifiques aux différents quartiers. Il s'inspire des morphologies et typologies existantes et vise à préserver le caractère villageois. Comme autant de champs composant le site, les différents quartiers "Le Pommeret" et "Comble-Emine" répondent aux constructions existantes de la ZAE. "Les Granges" s'inscrit dans le maillage vert et la continuité d'Evologia et "Les Tailles" complète la composition par une offre de logements réinterprétant des développements plus récents autour du pivot du quartier, la nouvelle gare qui est implantée à la croisée des axes structurants. À proximité de la gare sont concentrées les activités de services les plus publiques : entourée de verdure, l'école " Les Breuilles " et le bâtiment à cour à vocation tertiaire viennent compléter les activités de la grange aux concerts déjà présente.

Le projet interprète les allées d'arbres du Val-de-Ruz en vue de garantir une intégration paysagère en soulignant les principaux axes et en qualifiant les différents quartiers. Le vocabulaire se décline en grande allée paysagère, alignement urbain, verger à caractère nourricier ou cordons boisés. Avec emphase, une grande allée vient souligner, à l'échelle du territoire, le nouvel axe de la voie ferrée, jusqu'au centre de Cernier. Une attention particulière est portée à la gestion des eaux de pluie en proposant un canal paysagé, des fossés ou noues d'infiltration ou encore des bassins de rétention en fonction du contexte et de la topographie, ceci en faveur de la diversité des milieux naturels.

La "façade" sud de la future urbanisation est traitée subtilement, tantôt en front bâti aligné et collé au parcellaire agricole, tantôt en retrait, permettant d'insérer des vergers ou des espaces de biodiversité et de stockage d'eaux pluviales.

Au cœur du site, la gare se signale par une toiture aérienne offrant un point de rencontre et de jonction de l'ensemble des mobilités. La partie nord accueille cinq arrêts de bus, la partie centrale le kiosque et les accès au quai ; la partie sud s'ouvre sur le paysage du Val-de-Ruz. L'accès à la gare depuis le centre de Cernier se fait à travers un grand espace vert (parc connecteur), segment de l'axe nord-sud. La desserte motorisée à la gare pour le P+R, les taxis et la dépose-minute se fait depuis l'ouest, tandis que l'accès est dévolu au site scolaire et à Evologia.

Le collège d'expert·e·s salue le caractère radical de la proposition, mais celle-ci le questionne néanmoins. Le parti du grand espace ouvert postule une économie du sol et tente de démontrer que le programme demandé n'implique pas de mobiliser

l'ensemble du site et qu'une part substantielle de celui-ci peut être conservé en tant qu'espace vert, nourricier, paysager ou en faveur de la biodiversité et de la pleine terre.

Or, il est attendu que l'urbanisation et la densification de celle-ci soit réalisée à proximité des gares afin de tirer parti au mieux, en termes de transfert modal en faveur du transport en commun, de la réalisation de ces infrastructures coûteuses. Il apparaît en conséquence paradoxal de proposer d'éloigner les nouvelles implantations du nouveau point modal. Ceci est contraire au principe de coordination urbanisation et transport, défini par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire révisée.

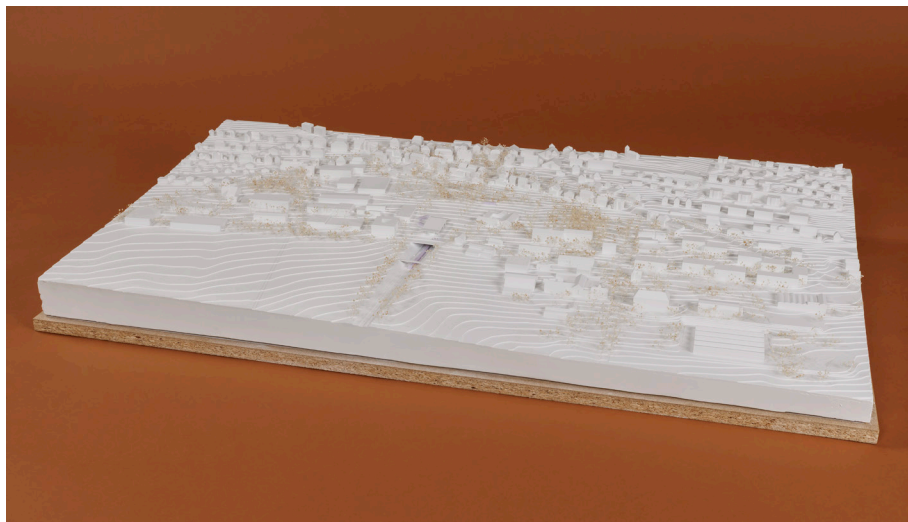
Le collège d'expert·e·s s'interroge par ailleurs quant à la pertinence d'un grand espace vert (parc connecteur) entre la gare et le centre villageois. Quel est le rôle d'un parc de cette dimension dans un contexte comme Cernier ? Entre la phase du dialogue intermédiaire et le rendu final, le projet n'a pas su démontrer la programmation de cet espace, son utilité, son aménagement éventuel, son fonctionnement. Sans densité autour, d'une part, et avec si peu d'activation des lieux, d'autre part, cet espace contribue au sentiment d'éloignement de la nouvelle gare du centre de Cernier, alors qu'il était attendu de la connecter au mieux au centre historique, bien que la gare soit quelque peu excentrée pour des raisons techniques.

Le collège d'expert·e·s se questionne également quant au sens du grand espace ouvert jouxtant le véritable grand paysage qu'est la plaine du Val-de-Ruz. Antichambre d'un espace plus grand que lui, et souffrant d'un manque de densité, il n'a pas le sens d'un vide au sein d'un plein. D'un point de vue réglementaire, Cernier n'est pas un village ISOS, aucun dégagement au sud de la rue Frédéric-Soguel à conserver n'est prescrit.

Si la composition et l'implantation des nouveaux bâtiments proposés apparaissent comme subtiles, contextualisées et entretenant de justes relations, les espaces ne semblent pas tenus ni définis et les implantations semblent être des propositions qui pourraient être revues au gré des besoins et des opportunités. Il sera d'autant plus délicat de formuler des règles d'urbanisme susceptibles de générer une adhésion évidente et devant régir les modes de construction du site et les opérations foncières durant les 20 prochaines années. L'idée de conserver un grand espace ouvert ne s'imposant pas naturellement, il apparaît peu probable que celle-ci résiste au temps. Il est vraisemblable que le vide finisse par être construit. À l'inverse, si la construction n'est pas possible à proximité d'une gare, elle sera réalisée dans un autre lieu moins bien desservi par les transports publics, ce qui est contre-productif par rapport aux enjeux de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Finalement, s'inspirer de l'implantation du site d'Evologia qui se tenait à l'écart du tissu bâti de Cernier au 19ème siècle, c'est se référer, certes à un site historique chargé de sens pour la région et l'évolution de l'agriculture, mais revient aussi à miter le territoire si on fait abstraction de cette vocation spécifique.

Pour toutes ces raisons, le collège d'expert·e·s ne retient pas ce projet, malgré la qualité de ses réflexions et l'intérêt de certaines de ses propositions.

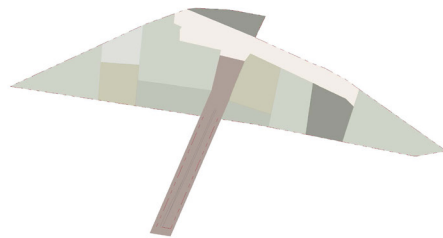


Maquette du dialogue final

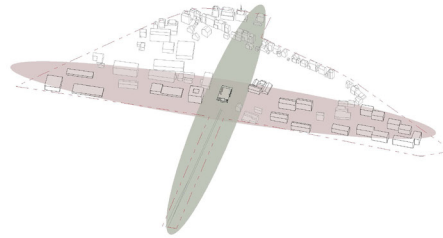


Plan de situation du dialogue final

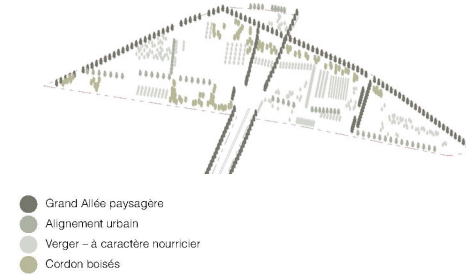
1. Mettre en valeur le caractère agricole du Val-de-Ruz



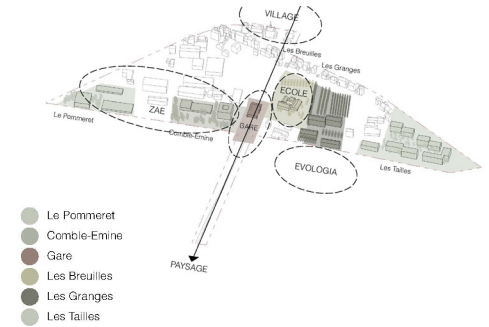
2. Développer des axes structurants et urbains forts



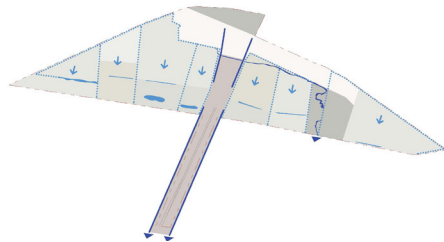
3. Garantir une intégration paysagère en développant des continuités territoriales



4. Préserver le caractère villageois et développer des quartiers identitaires

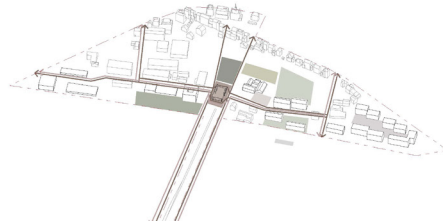


5. Développer une gestion vertueuse des eaux de ruissellement



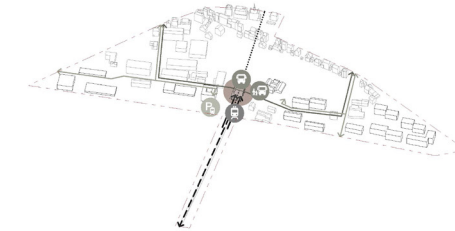
- Couverture ruissellement:
- Fossés et ruisseaux
 - ▶ Raccord au réseau hydrologique existant
 - Délimitation bassin versant
- Ouvrage de récolte des eaux:
- Bassin de rétention
 - Noeud d'infiltration

6. Offrir des espaces publics diversifiés, sécuritaires et interconnectés



- Cordon boisés
- Parc connecteur
- Place de la Gare
- Place sportive
- Place ludique
- Vergers de la permaculture
- Jardin habité
- Place Evologia
- Piétons
- Vélos

7. Réaliser une interface de mobilité compacte et efficace



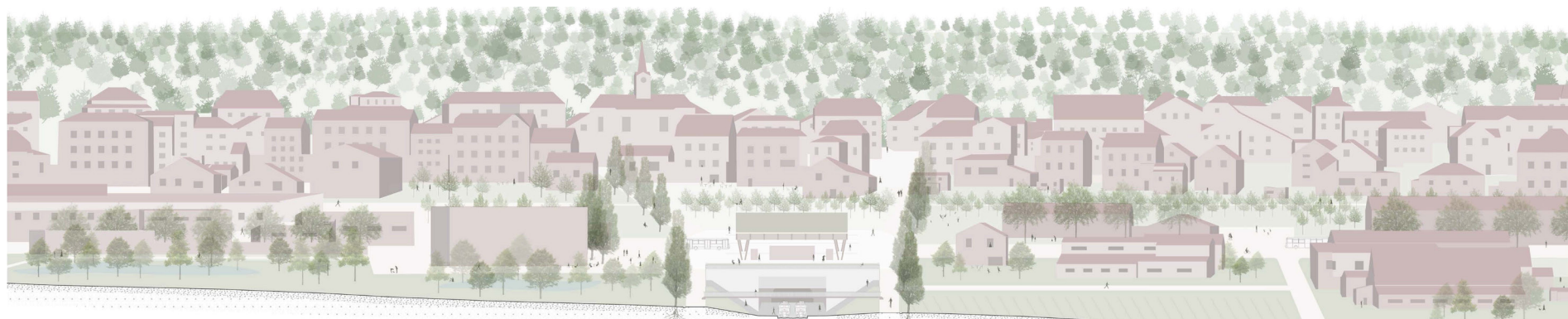
- Transports publics
- Voitures (TIM)
- Sorties des quais

8. Proposer un développement échelonné et raisonné à l'échelle du contexte de Cernier



- 2030 - Le Pommeret
- 2040 - Gare, Comble-Emine, Les Breuilles
- 2050 - Les Tailles, Les Granges

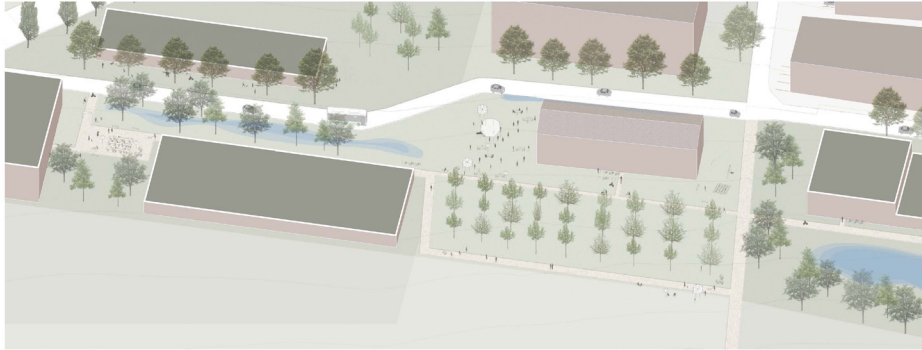
Les huit règles urbanistique



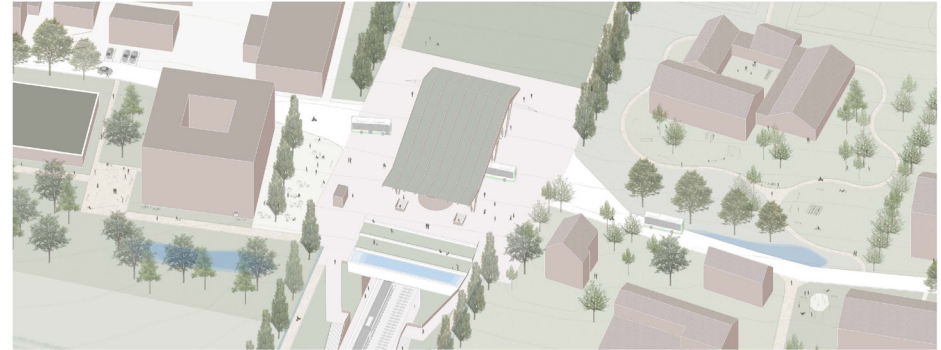
Coupe transversale AA'



Vue axonométrique



Axonométrie d'ambiance : Le Pommeret, Comble-Emine



Axonométrie d'ambiance : Gare et bâtiments publics



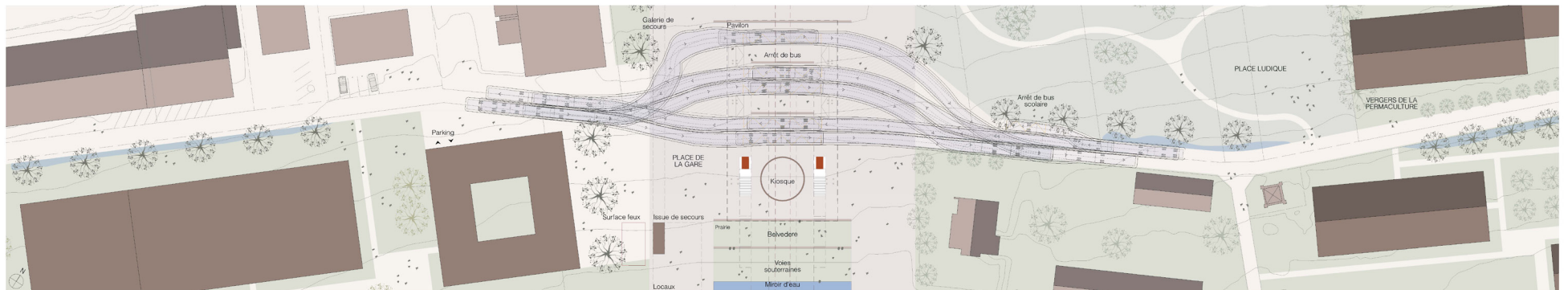
Axonométrie d'ambiance : Les Granges



Axonométrie d'ambiance : Les Tailles



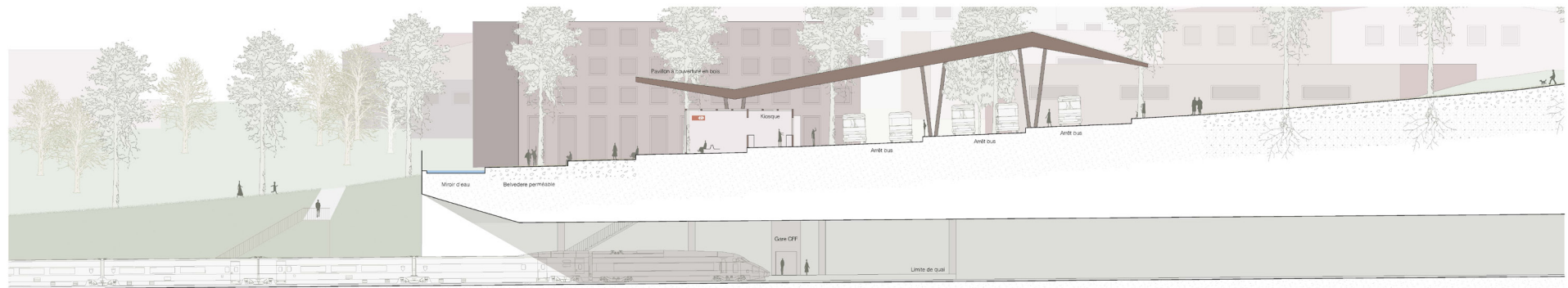
Coupe longitudinale BB'



Plan zoom de la gare



Plan zoom sur la gare



Coupe longitudinale BB'

Keylines - Kuník de Morsier
PROJET DU DIALOGUE INTERMÉDIAIRE

Recommandations du dialogue intermédiaire

Inspiré du plan en grille orthogonale de La Chaux-de-Fonds, le projet Keylines reprend les proportions de la grille historique, tout en intégrant une approche davantage axée sur la multifonctionnalité et prenant en compte les enjeux environnementaux et climatiques contemporains.

L'urbanisation établit une continuité entre le village de Cernier et la nouvelle gare, avec des formes urbaines en harmonie avec le contexte existant, à la bonne échelle. Cependant, l'axe reliant le village existant à la nouvelle gare est ponctué de nombreux obstacles bâtis, ce qui nuit à sa lisibilité. De plus, il serait souhaitable d'identifier clairement les liaisons de mobilité active à privilégier entre la place du village et la nouvelle gare indépendamment des contraintes foncières.

Le collège s'interroge sur le choix d'îlots de faible densité à l'est, avec l'importante emprise au sol qui en découle. La volonté de construire en paille et en bois provenant de la forêt à proximité est toutefois saluée.

La proposition d'urbanisation par étape est saluée. Le collège d'expert·e·s encourage à poursuivre ceci.

Le collège d'expert·e·s recommande d'éviter la mixité entre l'artisanat et l'habitation dans la zone de d'activités économiques (ZAE).

La position de la gare ferroviaire, perpendiculaire à la topographie, crée des défis pour l'accès, la gestion des espaces et les mouvements de terre. Le collège recommande de la réajuster afin de mieux l'intégrer à la topographie et au paysage environnant.

Dans l'ensemble, le collège émet des réserves quant aux vastes surfaces créées en sous-sol. Il serait souhaitable de réduire les excavations et d'envisager, par exemple, d'utiliser la galerie de service et le service GSS comme fondations pour l'hôtel. La sortie de la GSS n'a pas nécessairement besoin d'être au niveau des quais.

La gare doit être bien reliée à la place et aux interfaces intermodales, avec des accès suffisamment spacieux pour éviter les encombrements. Le collège recommande d'aménager de larges espaces devant les escaliers roulants, escaliers et ascenseurs, et de veiller à ce que les accès soient parallèles aux voies pour limiter les débordements. Les quais et zones d'attente doivent être protégés par des marquises, tout en laissant la voie carrossable et la voie ferrée découvertes. Enfin, les installations techniques doivent être intégrées de manière soignée et rester accessibles.

Les Keylines sont utilisées pour marquer le paysage et gérer les eaux de surface, inspirées par les principes de Perceval Alfred Yeomans. La gestion des eaux est un aspect crucial du projet, avec la mise en place d'un réseau basé sur les Keylines et la galerie GSS positionnée du côté est pour une meilleure efficacité. Le collège recommande de développer le concept d'un balcon vers le sud pour éviter la création d'obstacles entre les éléments naturels et de réduire l'insertion intrusive des structures sur le plateau.

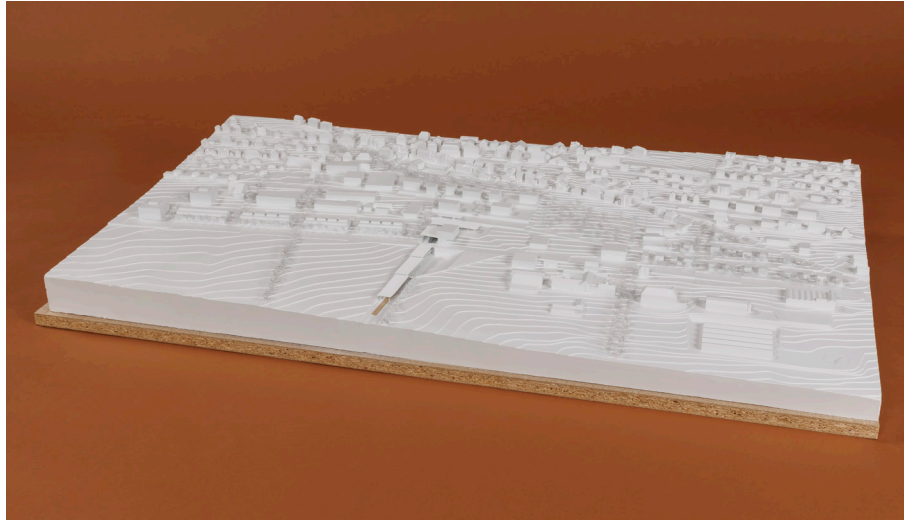
De manière générale, le collège d'expert·e·s apprécie la justesse de l'implantation des masses végétales et le respect de la végétation existante, notamment avec le maintien du verger. Le travail sur la frange arborée au sud de Frédéric Soguel qui fait office de charnière entre le village et le nouveau développement est également reconnu comme un geste de projet particulièrement sensible et pertinent.

Le développement d'un principe de gestion des eaux à ciel ouvert à l'échelle du quartier, ainsi que les continuités écologiques et plus-values paysagères que cela engendre, est identifié comme une des forces du projet. Le collège félicite également le groupement pour ses propositions de revalorisation de la terre végétale, et demande d'approfondir le sujet en étudiant la gestion de l'ensemble des terres d'excavation.

Les espaces publics sont quant à eux perçus comme une résultante du maillage orthogonal, sans véritable stratégie d'aménagement. A ce stade, le seul espace public avec une vocation est le "balcon". Celui-ci est spatialement intéressant car il répond au traitement de la limite entre urbanisation et agriculture. Le collège souhaiterait toutefois que son gabarit et son programme soient affinés.

Le collège questionne l'approche topographique en paliers proposée par l'équipe de projet, notamment par la présence de murs hauts qui en résulte.

Keylines - KDM



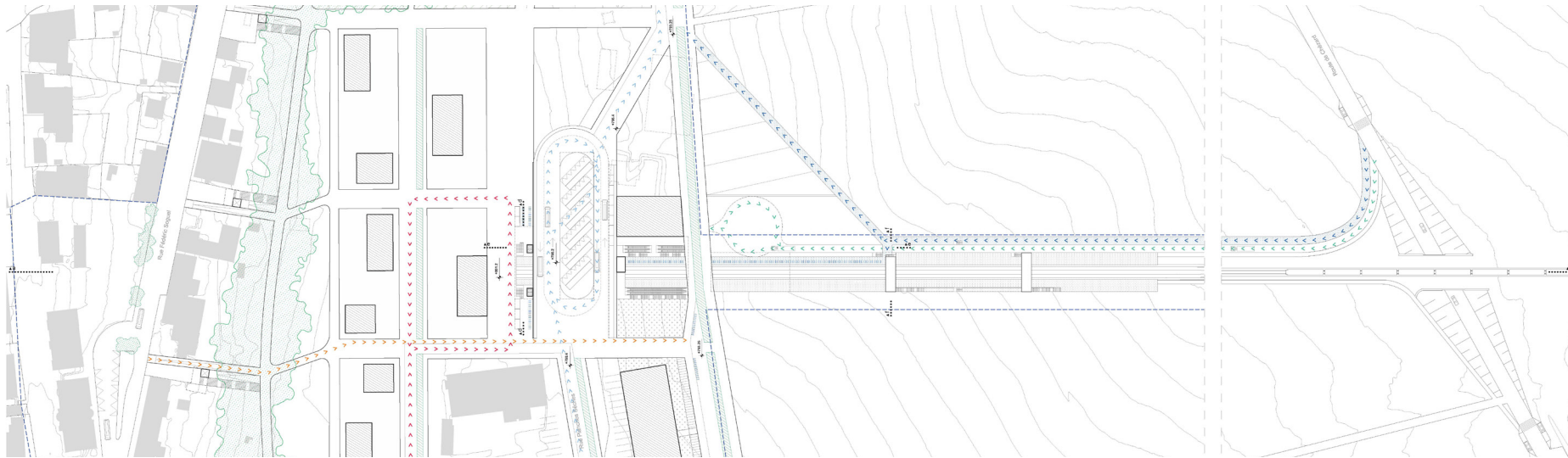
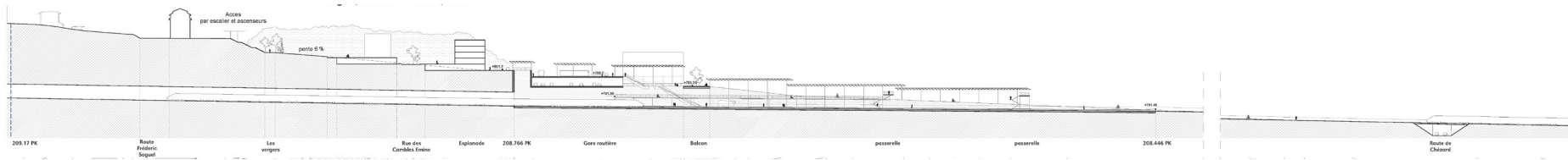
Maquette du dialogue intermédiaire

Projet du dialogue intermédiaire

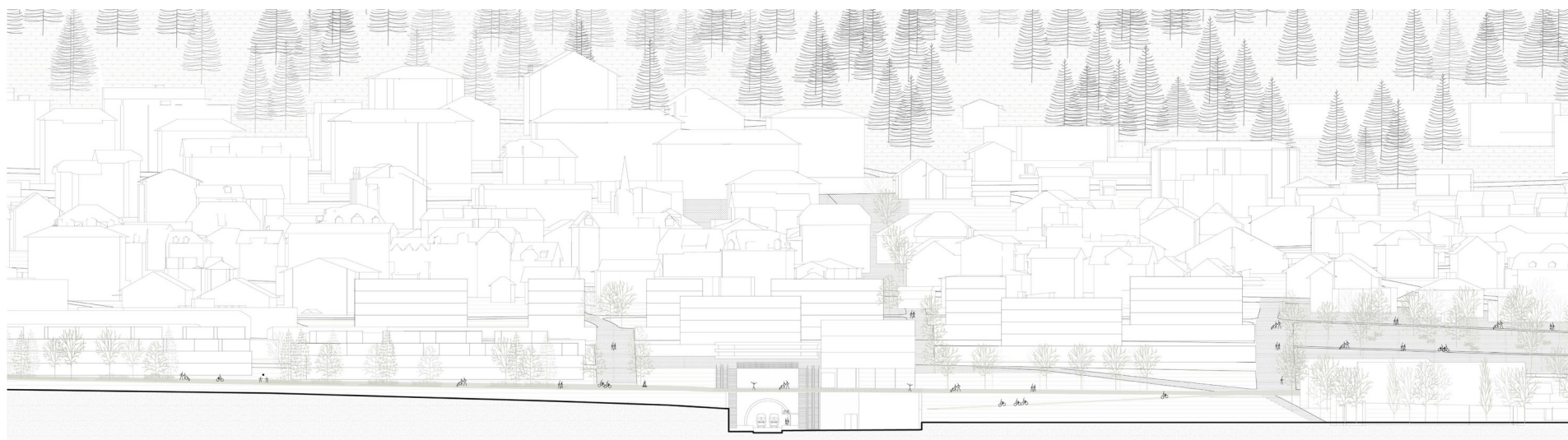
<p>architecte Kunik de Morsier 1003 Lausanne</p> <p>collaborateurs Guillaume de Morsier Valentin Kunik Lucie Morand Benoit Burget Flavien Ducor</p>	<p>architecte fbcc 75011 Paris</p> <p>collaborateurs Hans-Michael Földeak Margaux Kervarec Chloé Garnier Etienne Albenque</p>	<p>architecte paysagiste altitude 35 93200 Saint-Denis</p> <p>collaborateurs Benoît Barnoud Clara Loukkal Lorine Rose</p>
	<p>urbaniste team+ territoire 1004 Lausanne</p> <p>collaborateurs Dimitri Jaunin</p>	<p>mobilité team+ mobilité 1006 Lausanne</p> <p>collaborateurs Véronique de Sépibus Philippe Gentizon</p>



Plan de situation du dialogue intermédiaire



Connexion de la gare et du centre de Cernier



Le balcon et la gare dans le paysage de Cernier

Keylines - KDM

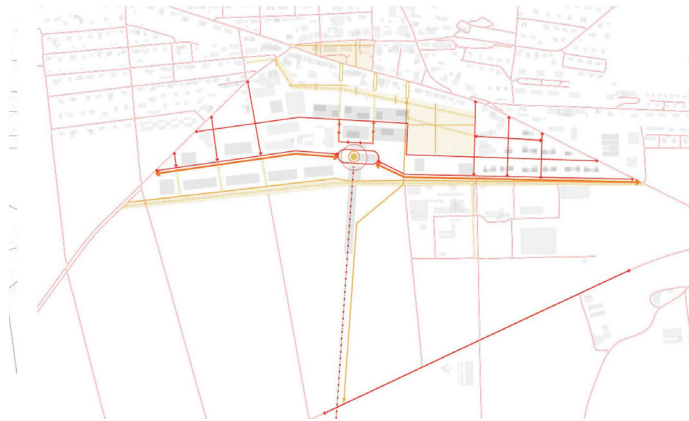
Projet du dialogue intermédiaire



Grille | sur la base d'une trame de 100x45 m

Trame bleue et verte | Drains agricoles et gestion de l'eau en terrasses. Vergers, traverses fruitières, balcon

Batî



Intermodalité | Nouvelles polarités bus et vélos



Horizon 2030 | Keylines, axes principaux de la trame

Keylines - Kuník de Morsier
PROJET DU DIALOGUE FINAL

Critique du dialogue final

Le projet "Keylines" utilise les Keylines pour structurer le paysage et gérer les eaux de surface, s'inspirant des principes de Perceval Alfred Yeomans. La grille orthogonale fait écho à la trame de La Chaux-de-Fonds au XIX^{ème} siècle. Il s'agit d'une proposition d'urbanisation dense qui a permis au collège d'expert·e·s d'évaluer cette vision de développement urbain.

Le projet s'affirme par une organisation spatiale fondée sur trois grands gestes. D'une part, la gestion des eaux à ciel ouvert, inscrite perpendiculairement à la topographie du site, accompagne les axes de desserte de part et d'autre du périmètre d'intervention. Et d'autre part, la mise en valeur de la limite avec la zone agricole, formalisée par un geste nommé "le balcon", est appréciée pour sa clarté et la qualité de son rapport au paysage du Val-de-Ruz. Enfin, l'articulation des volumes paysagers combine le maintien du verger existant, la valorisation des jardins privatifs au sud de la rue Frédéric Soguel, et une transition plantée entre les quartiers existants et à venir.

La seule liaison directe entre le centre du village et la plateforme intermodale est proposée avec un gabarit très compact. Le collège d'expert·e·s envisage une utilisation dense de cet axe urbain, notamment avec le nouveau quartier à l'est. Cependant, l'échelle réduite de cet aménagement semble insuffisante pour établir une continuité entre le village de Cernier et la nouvelle gare. Le collège d'expert·e·s constate que, lors du dialogue intermédiaire, le projet présentait la bonne échelle des formes urbaines. La densification de certaines surfaces, comme les bâtiments sur le verger, interroge aussi le collège d'expert·e·s quant à sa pertinence.

Le remaniement de la gare CFF et de la gare routière, présenté lors du dialogue final questionne fortement le collège d'expert·e·s, notamment pour son impact sur la qualité des espaces publics. En effet, le projet semble mettre en avant la résolution des contraintes liées à la mobilité réduite, tant par l'implantation de l'ascenseur que de la passerelle émergente du sol jusqu'au bâtiment CFF. Or, cette résolution crée une "double rue" qui est comprise comme une rupture spatiale forte d'est en ouest qui scinde le quartier et empêche des circulations fluides à son échelle. Si le collège d'expert·e·s salue la volonté d'inclusivité, il considère que la réponse spatiale présentée n'est pas adéquate et entrave le site.

Le projet propose une interface de transport sur plusieurs niveaux. L'accès des piétons au niveau supérieur se connecte aux promenades urbaines par une passerelle et un escalier. Au niveau du sol, une grande place publique est entourée par des arrêts de bus. Après plusieurs niveaux souterrains d'espaces techniques, les quais de train se trouvent au niveau le plus profond. La solution de créer un niveau supplémentaire dans l'interface, augmentant encore plus le dénivelé d'accès aux trains, n'a pas convaincu le collège d'expert·e·s. La déclaration selon laquelle l'interface a été conçue comme une "gare paysage" n'a également pas trouvé de résonance parmi

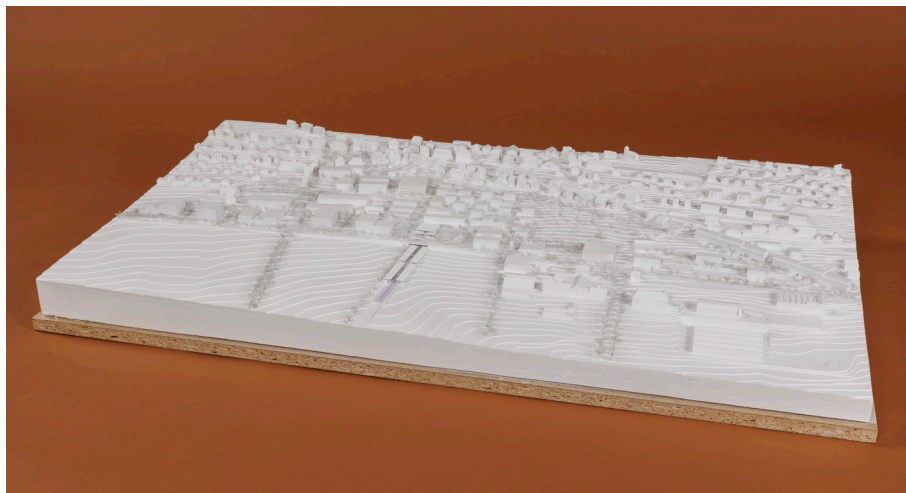
les membres du collège d'expert·e·s. En réalité, le projet présente une interface avec des qualités contraires au concept proposé (structurant ses abords avec des espaces publics végétalisés, dynamiques et ancrés dans le territoire). De plus, un investissement important serait nécessaire pour une telle infrastructure.

La conception des itinéraires de bus et des arrêts est problématique, les bus ayant des portes d'un seul côté, les obligeant à réaliser des manœuvres giratoires compliquées autour de la gare routière. De plus, la rectification du carrefour entre la route de la Taille et le Passage des Cèpes n'est pas adaptée à un réseau de bus.

Le collège d'expert·e·s déplore également l'utilisation de grandes et hautes marquises équipées d'installations photovoltaïques, qui ne se limitent pas à couvrir les quais — comme cela serait attendu — mais s'étendent également aux deux grands murs de soutènement, sans justification claire. Cette solution ne respecte pas les contraintes techniques ferroviaires ni les standards définis par les CFF. Sans ces structures imposantes, les intentions urbaines et paysagères du projet deviennent floues. Ces éléments semblent surtout destinés à masquer l'infrastructure ferroviaire, au détriment d'une intégration plus franche et qualifiée. Une telle approche affaiblit la lisibilité du projet et l'éloigne des objectifs du MEP, notamment en ce qui concerne le concept paysager et les principes d'aménagement attendus autour de la gare. Les recommandations formulées lors du dialogue intermédiaire, notamment l'exploitation des murs de soutènement comme axe paysager Ouest-Est, n'ont pas été suffisamment explorées. Le prolongement de la rue des Planches Sèches vers la zone industrielle, bien qu'il permette de créer une liaison directe et une promenade en balcon sur le champ, ne répond pas à un réel besoin fonctionnel. Il introduit une nouvelle infrastructure routière là où une desserte existe déjà, ce qui apparaît peu rationnel au regard des principes de sobriété et d'optimisation des réseaux.

La gestion des terres est un aspect apprécié du projet, mais les terrassements massifs prévus, notamment dans la zone agricole et en limite sud du site, sont jugés excessifs. Une solution plus économe aurait pu être envisagée. Ces aménagements accentuent la séparation avec les terrains agricoles, perturbant la continuité écologique.

Pour toutes ces raisons, le collège d'expert·e·s ne retient pas ce projet pour la suite, malgré la qualité de ses réflexions et l'intérêt de certaines de ses propositions



Ce premier horizon, qui a pour objectif le développement de la ZAE et la préparation du chantier gare nécessite un **travail administratif, politique et communicationnel** afin d'organiser et structurer les équipes de projet, préparer le nouveau cadre réglementaire et les acquisitions foncières, et engager activement la population dans le processus. Le **principe de grille** peut être installé immédiatement. Cette grille peut prendre plusieurs formes, elle peut être voirie, chemin piéton, ligne de collecte d'eau, espace public, ... Elle donne structure et cohérence à l'ensemble du quartier, de manière d'abord légère et discrète, pour accompagner ensuite les métamorphoses suc-

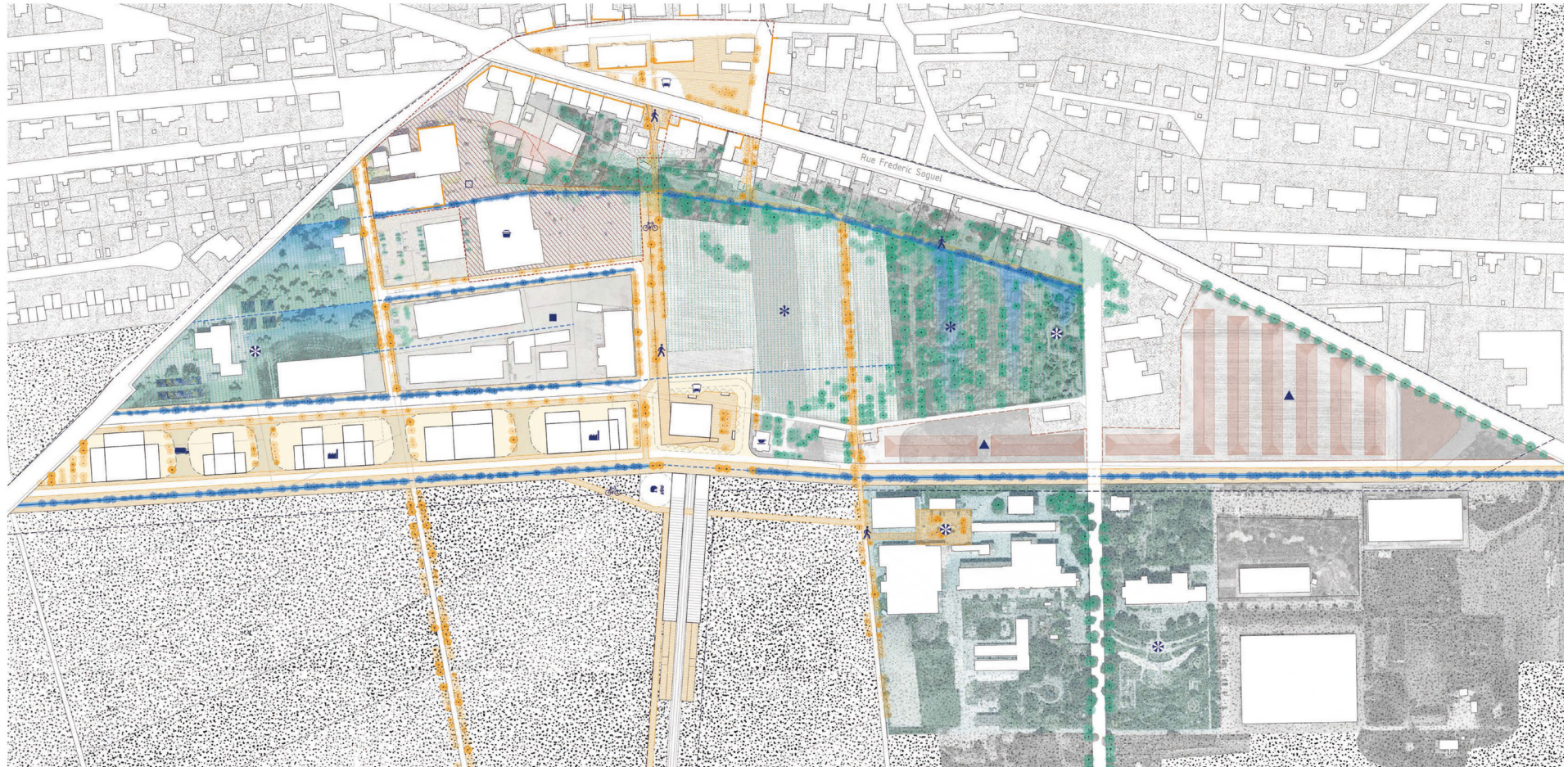
cessives du site. Elle est adaptable dans sa géométrie et dans sa nature pour se raccorder de manière précise à la ville existante. Les horizontales de la grille sont des **keylines**: nouveau réseau de gestion des eaux météoriques et de surface est mis en place sur le site. Ce principe est basé sur une régénération du sol suivant des lignes topographiques, permettant de collecter et d'infiltrer les eaux de surfaces, mais aussi de structurer et régénérer le sol autour. Ce dispositif remplace le système de drains en sous-sol sur le périmètre. Le balcon est imaginé comme un keyline structurant, délimitant le secteur urbanisé au Nord, et le secteur agricole au Sud, et reliant la Zone

d'Activités (ZAE) à Evologia. Le secteur Ouest peut se développer en ZAE de manière autonome. Les parcelles sont dimensionnées pour recevoir des bâtiments artisanaux ou des hôtels industriels multifonctions permettant d'accueillir des entreprises à haute valeur. La flexibilité d'implantation permet d'adapter les dimensions et les proportions en fonction des besoins de chaque entreprise ou groupe d'entreprises.

Maquette du dialogue final



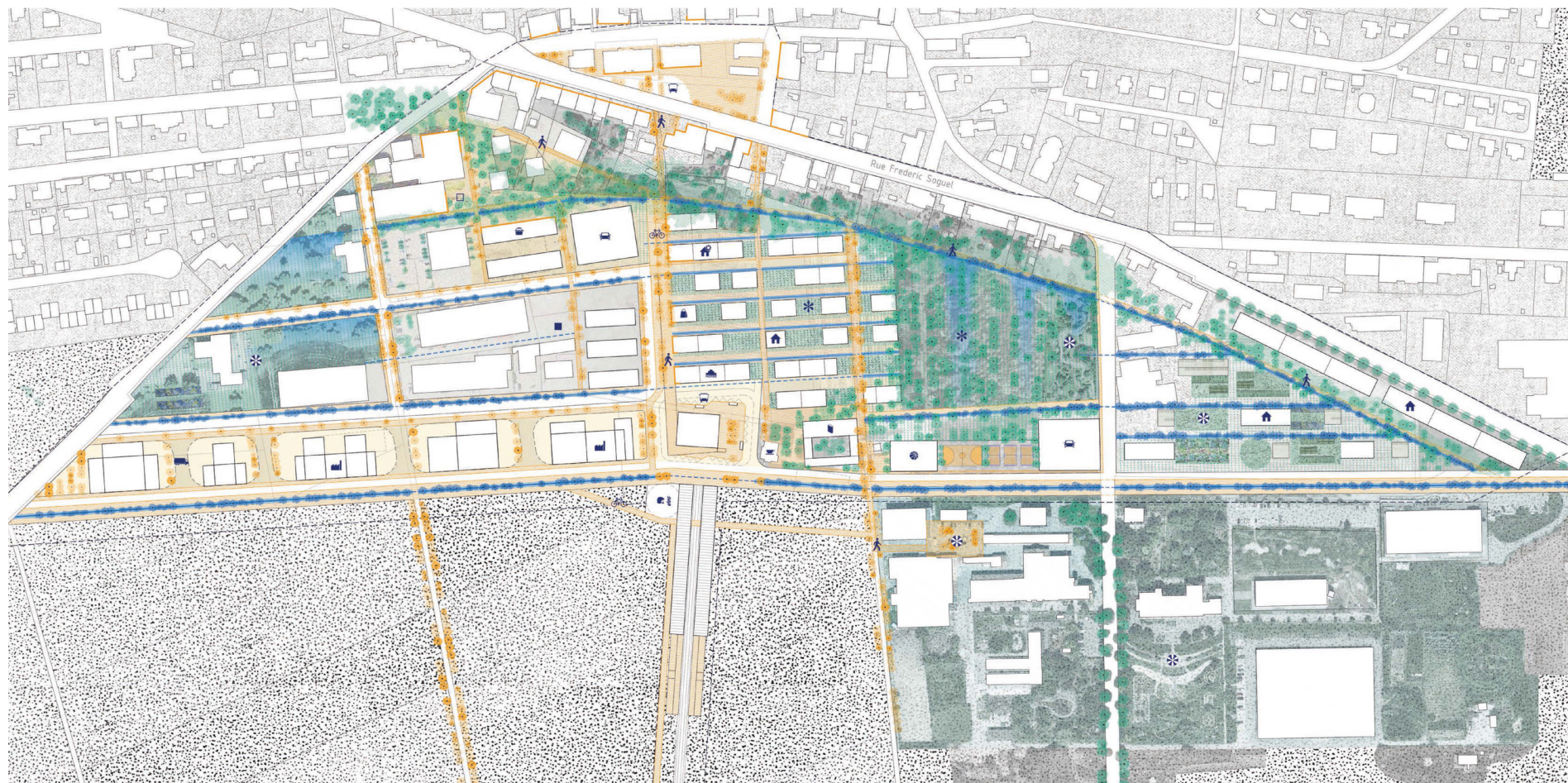
Plan du dialogue final - horizon 2030



La nouvelle gare est construite et mise en service. Elle se trouve au croisement de deux axes structurants : - un axe vertical Nord-Sud, entre le centre de Cernier, Evologia et la Route de Chézard, matérialisé entre le centre et la gare par un mail, - un axe paysager, Ouest-Est, matérialisé par le balcon. La gare forme avec la gare routière un hub intermodal pour tout le Val-de-Ruz, permettant des liaisons rapides entre train, bus, TMI, et mobilités douces. Elle est organisée en terrasses, toutes couvertes par une toiture légère. La gare routière se trouve à l'aplomb de la gare, dans une figure la plus compacte possible. Elle est accessible depuis les Planches Sèches ainsi que depuis le Passage des Cèpes côté est. Le balcon est complété et dédié aux mobilités douces ainsi qu'au transport public. La route des Planches Sèches

devient une desserte principalement liée aux activités artisanales et industrielles. L'accès à la plateforme GSS se trouve côté ouest des rails. Cet accès GSS est mutualisé pour être également un axe de mobilité douce reliant la Route de Chézard et le balcon. Le P+R est accessible depuis la gare routière de plain pied. Le lien entre la gare et le centre est réalisé par une traverse fruitière qui assure une connexion directe et fluide entre ces deux pôles, mais aussi des liens fonctionnels entre la ZAE et le quartier résidentiel. Un dispositif combinant escalier et ascenseur est situé dans cet axe et permet de garantir une accessibilité continue aux personnes à mobilité réduite. Le verger assure une transition paysagère et douce entre le centre et la gare. Ce verger permet également de

raccorder la nouvelle grille avec la rue Frédéric Soguel et le centre, au gré des opportunités foncières qui se présenteront. La zone est est utilisée pour déposer et traiter les terres excavées de la gare pour les transformer en terres fertiles.

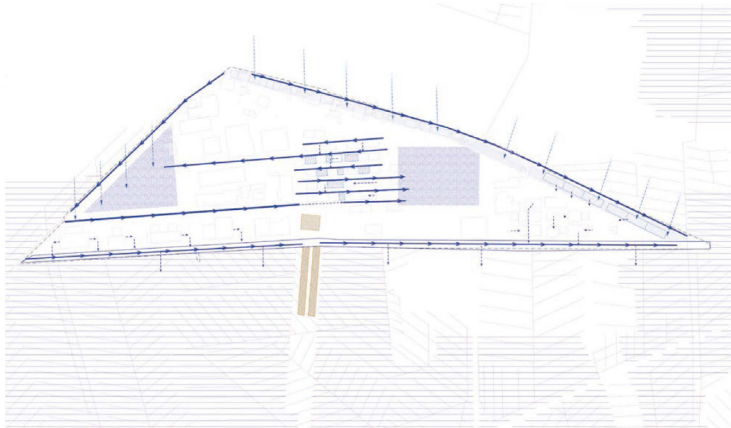


Au Nord de la gare des nouveaux bâtiments mixtes sont construites de manière concertée - par la commune ou par un promoteur. Ces barrettes à vocation principalement résidentielle reçoivent côté ouest des commerces de proximité. Dans les allées résidentielles, les rez-de-chaussée sont activés par des espaces type ateliers. Des venelles assurent des connexions entre ces allées. Deux silos réversibles servent pour le stationnement. Un est prévu au centre pour recevoir le stationnement de la Migros et le stationnement du quartier résidentiel centre. Le second est prévu en face de Evologia. Leur réversibilité permettra de les convertir en bâtiments d'activité (une dalle sur deux peut être supprimée pour atteindre des hauteurs sous-plafond suffisantes). Côté gare, la « zone permaculture » de Evologia, une des zones principales pour la récupération d'eau, sera

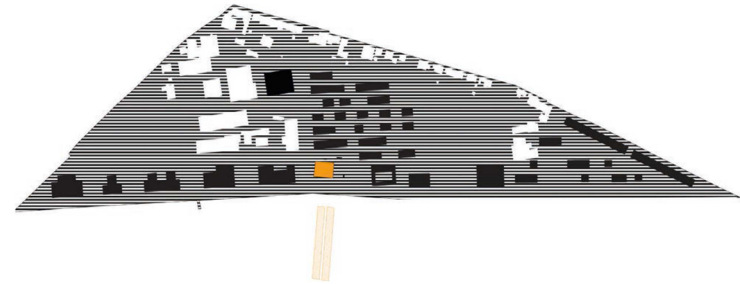
intégrée dans la grille. La nouvelle école et ses équipements sportifs se trouveront dans la continuité de la gare. Le front bâti le long de la Rue Frédéric Soguel est prolongé le long de la Route de la Taille et recevra la majeure partie des surfaces résidentielles. Cela permet de dégager le cœur du quartier : Le caractère agro-écologique et expérimental du quartier (l'ADN d'Evologia) y sera développé. Des typologies d'habitations plus collectives et des aménagements paysagers ouverts et productifs y seront favorisés. Ce secteur à faible densité offre un potentiel de densification à très long terme.

Le maillage de ce quartier ressemblera à celui d'Evologia. Son développement sera exemplaire, en optimisant l'empreinte CO2 du bâti et des infrastructures, la désimperméabilisation du sol et le potentiel de biodiversité ou d'agriculture « urbaine ».

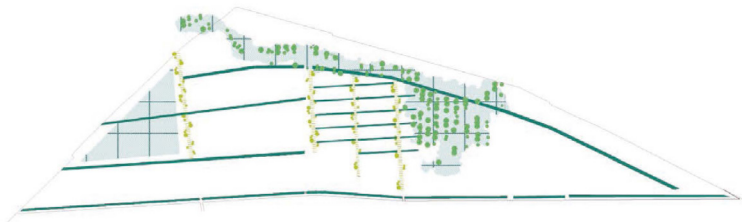
Une étude du potentiel de production de matériaux biosourcés de type fibres (paille) sera réalisée afin de réaliser des constructions réalisées majoritairement à l'aide de ressources ultra-locales. Une filière pour les matériaux bio et géosourcés (fabrication d'ossatures isolées en fibres type paille) est proposée dans ce secteur. Au centre du site, l'horizon 2050 intègre la densification du secteur de l'impasse du Noyer. Le parcellaire pourrait y être restructuré afin de recevoir des surfaces artisanales et/ou commerciales supplémentaires dans la continuité du tissu commercial du centre du village. Cela permettrait également de requalifier l'accès piéton à la Migros et au Verger. Dans une moindre mesure, le secteur occupé par Pierre Bercher, Challandes et Giacom Autos pourrait également être densifié dans un horizon 2050.



1. Installer une trame évolutive basé sur la topographie et sur la gestion de l'eau



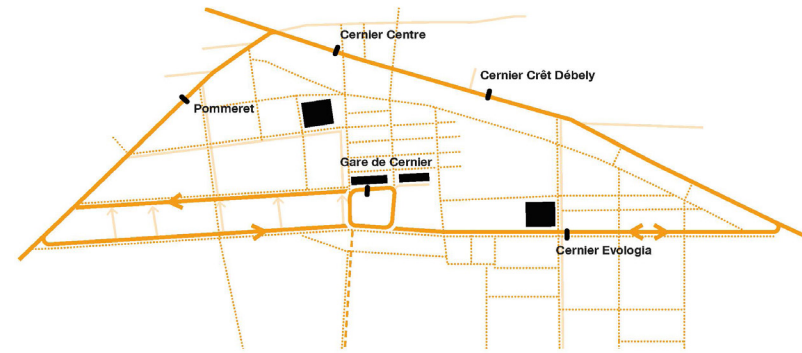
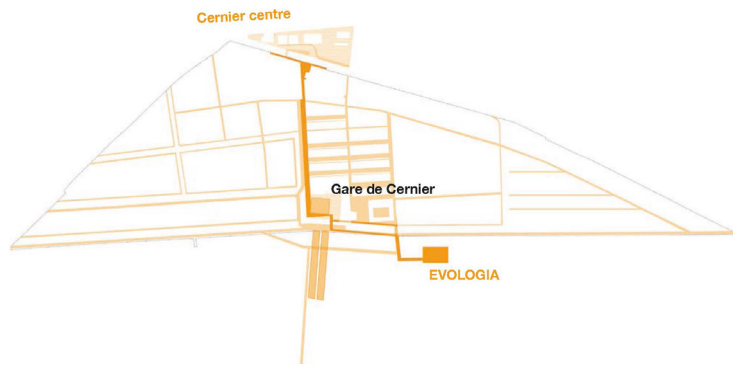
2. Préserver les sols en concentrant l'urbanisation autour de pôles compacts



3. Intensifier les dynamiques paysagères : renforcer les continuités écologiques, végétaliser les espaces publics, valoriser le paysage productif, adapter les bâtiments

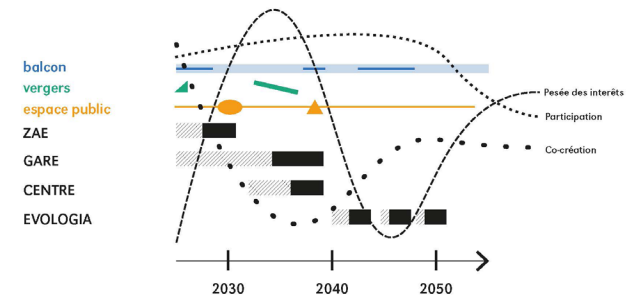
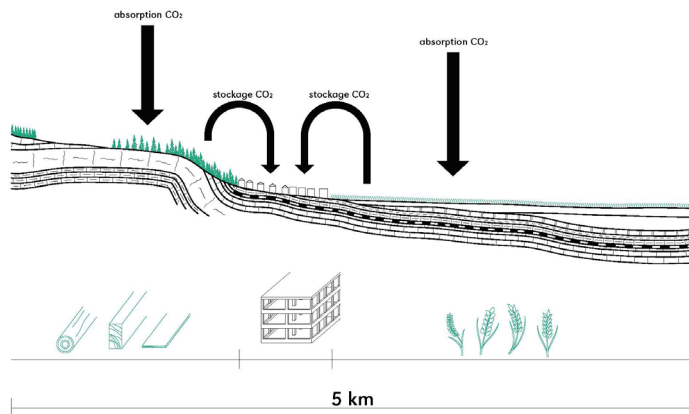


4. Concevoir une "gare paysagère" intégrée au maillage local et à la trame écologique



5. Créer des synergies entre le Vieux Cernier et le nouveau quartier

6. Organiser la circulation en alliant flexibilité et adaptation aux nouveaux usages



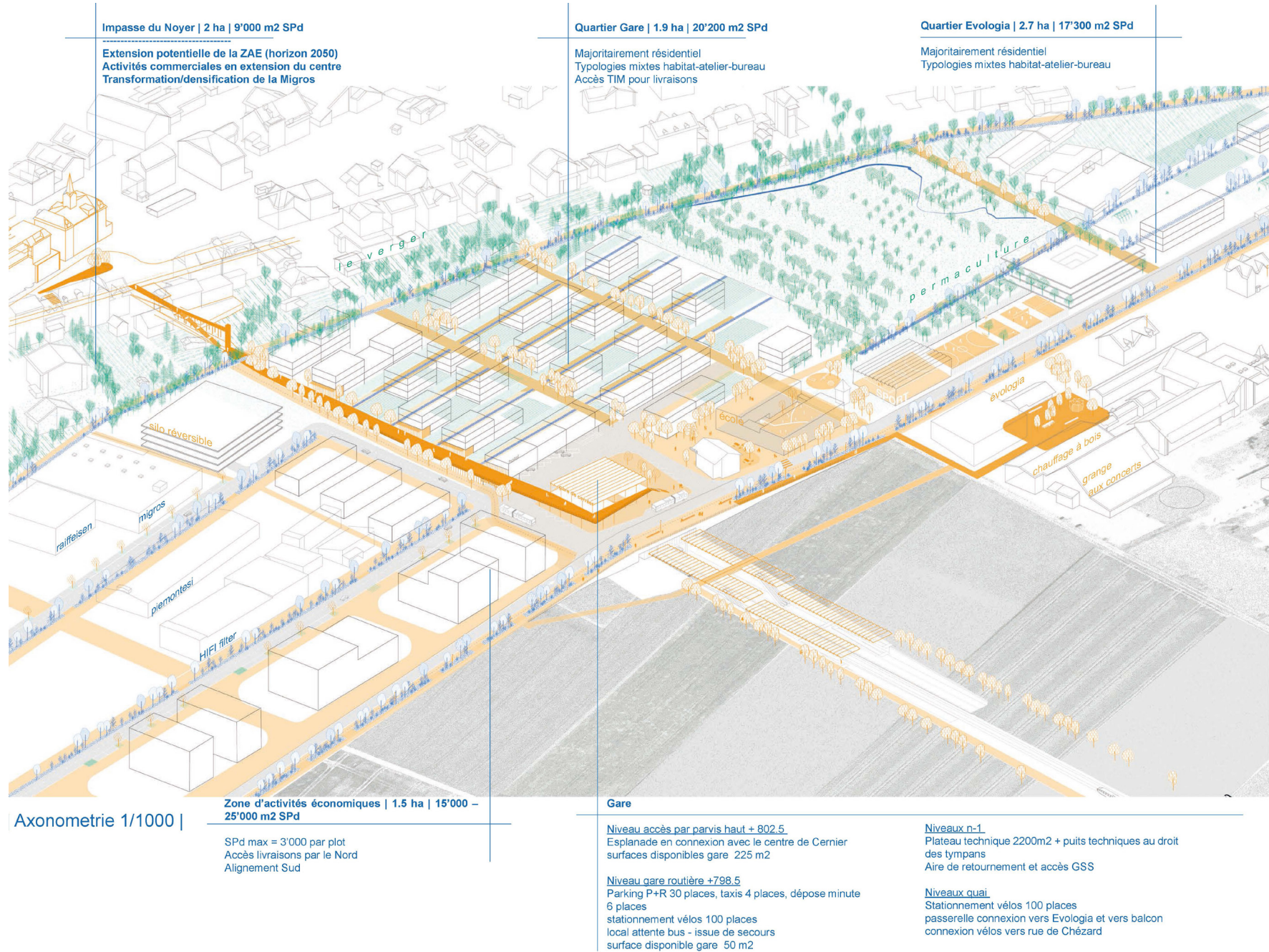
7. Favoriser des typologies et des modes constructifs flexibles low-tech et innovants

8. Assurer la médiation entre infrastructure, urbanisme et paysage et mettre en place une gouvernance participative et évolutive



Vue depuis le balcon vers la gare





Impasse du Noyer | 2 ha | 9'000 m2 SPd

Extension potentielle de la ZAE (horizon 2050)
 Activités commerciales en extension du centre
 Transformation/densification de la Migros

Quartier Gare | 1.9 ha | 20'200 m2 SPd

Majoritairement résidentiel
 Typologies mixtes habitat-atelier-bureau
 Accès TIM pour livraisons

Quartier Evologia | 2.7 ha | 17'300 m2 SPd

Majoritairement résidentiel
 Typologies mixtes habitat-atelier-bureau

Axonometrie 1/1000 |

Zone d'activités économiques | 1.5 ha | 15'000 – 25'000 m2 SPd

SPd max = 3'000 par plot
 Accès livraisons par le Nord
 Alignement Sud

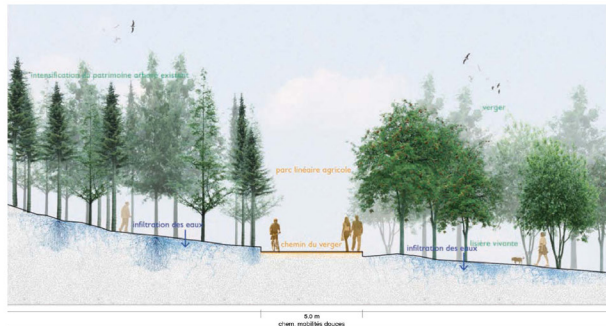
Gare

Niveau accès par parvis haut +802.5
 Esplanade en connexion avec le centre de Cernier
 surfaces disponibles gare 225 m2

Niveau gare routière +798.5
 Parking P+R 30 places, taxis 4 places, dépose minute
 6 places
 stationnement vélos 100 places
 local attente bus - issue de secours
 surface disponible gare 50 m2

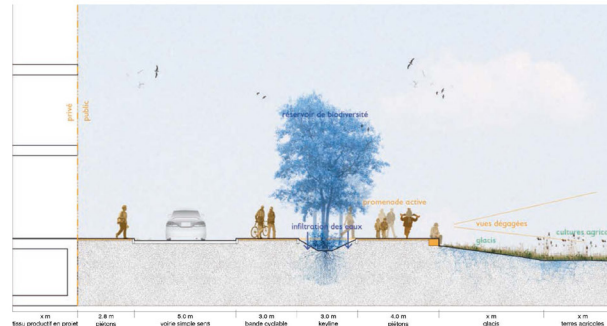
Niveaux n-1
 Plateau technique 2200m2 + puits techniques au droit
 des tympans
 Aire de retournement et accès GSS

Niveaux quai
 Stationnement vélos 100 places
 passerelle connexion vers Evologia et vers balcon
 connexion vélos vers rue de Chévard



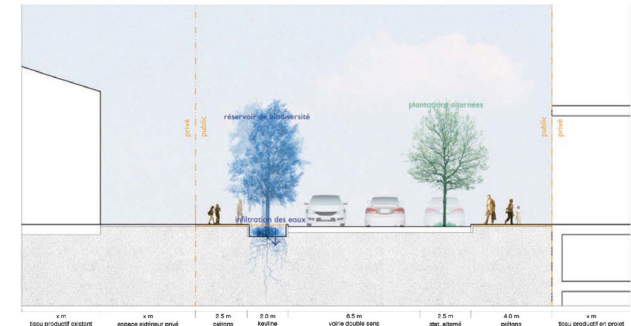
| Le verger | une lisière multifonctionnelle

Le verger forme une lisière vivante et multifonctionnelle. Situé à la frontière entre le Cernier historique et le nouveau quartier, il contribue à préserver le caractère agricole du bourg. Sa mise en place immédiate lui permet de jouer un rôle d'espace tampon, créant une transition naturelle qui éloigne les nouveaux développements urbains tout en s'inscrivant comme un parc agricole continu.



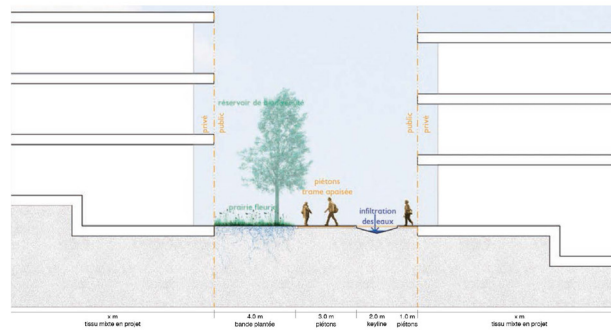
| Le balcon | une promenade active

Le balcon, vaste terrasse et ultime keyline, s'ouvre sur le grand paysage et marque la limite nette du site. Cette frontière claire à l'urbanisation préserve les terres agricoles et assure la transition avec le paysage rural. À la fois axe de circulation et espace dédié aux activités ludiques et sportives, il incarne la diversité et la richesse du nouveau quartier.



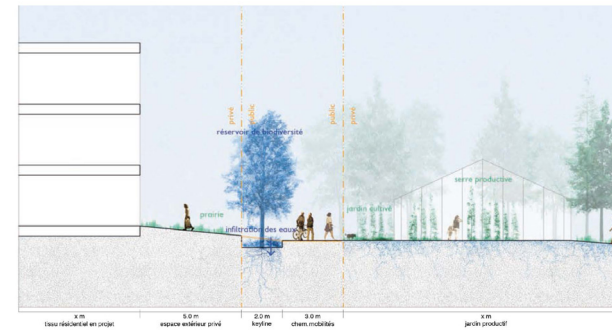
| Zone ouest | maille circulée du tissu industriel

Les traverses fruitières tissent des continuités parallèles entre le centre-bourg et le quartier de la gare, avec une attention particulière portée à la traverse centrale grâce à une programmation spécifique. À différentes échelles, du cheminement piéton à la route multifonctionnelle, leur trame arborée ouvre des perspectives sur le paysage de la vallée tout en optimisant l'écoulement des eaux.



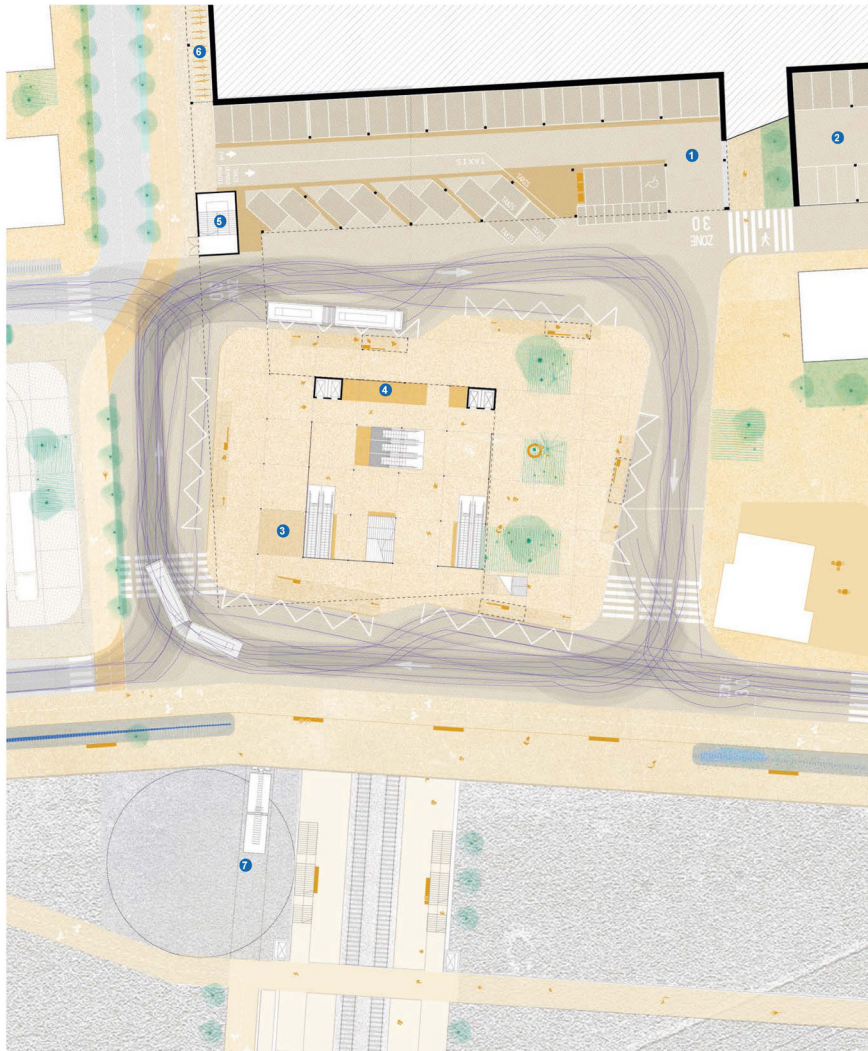
| Zone centre | maille apaisée du tissu mixte

Les keylines, noues plantées est/ouest, régulent et infiltrent les eaux. Véritables réservoirs de biodiversité, elles accompagnent les cheminements et renforcent la trame paysagère.



| Zone est | maille fertile du tissu agricole-résidentiel

Les deux zones humides, réparties à l'est et à l'ouest, elles constituent les principaux bassins de récupération des eaux de surface. Capables d'absorber de grandes quantités d'eau, elles peuvent même donner naissance à des zones humides permanentes. Leur évolution sera ajustée tout au long des différentes phases du projet.



Plan niveau gare routière



Vue depuis la traverse fruitière centrale vers la nouvelle gare

éditeur
République et Canton de Neuchâtel

graphisme et mise en page
Fischer Montavon + Associés, Yverdon-les-Bains

impression et reliure
Messeiller SA , 2034 Peseux

