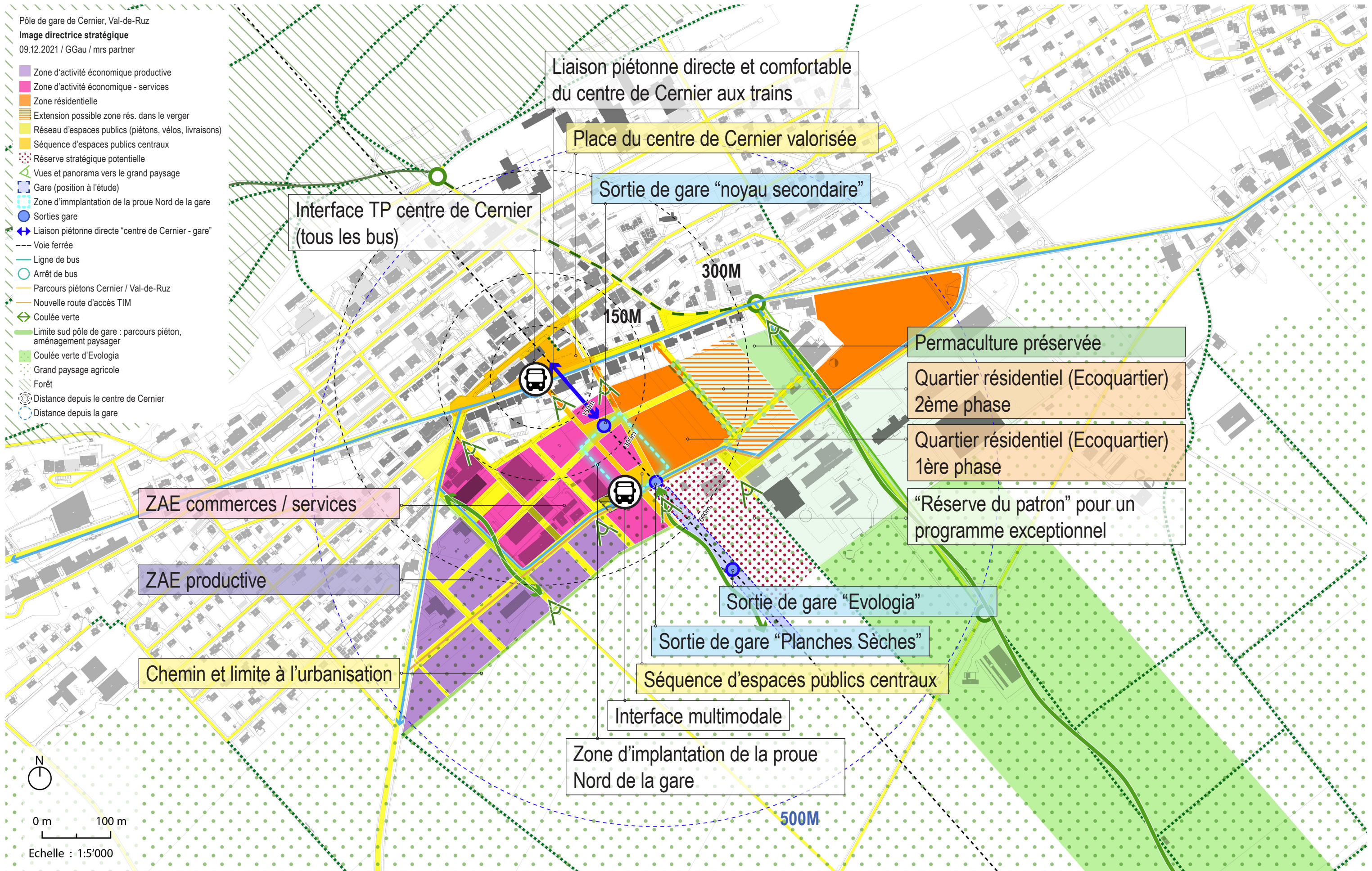


# CERNIER, PÔLE DE GARE : IMAGE DIRECTRICE STRATÉGIQUE

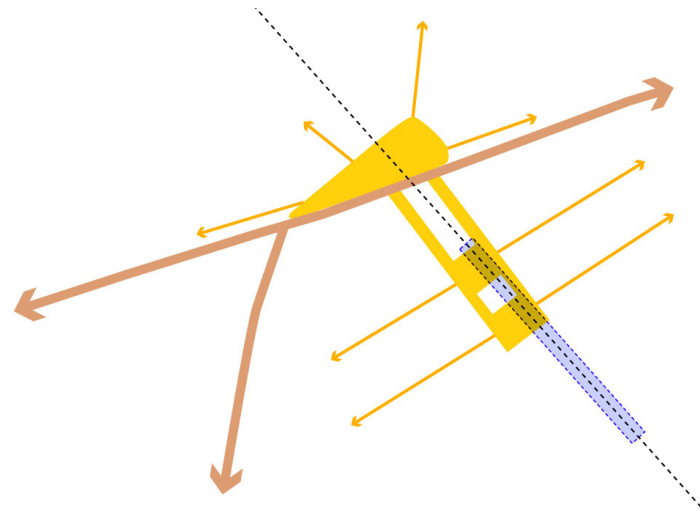
GÜLLER GÜLLER / MRS PARTNER, DECEMBRE 2021





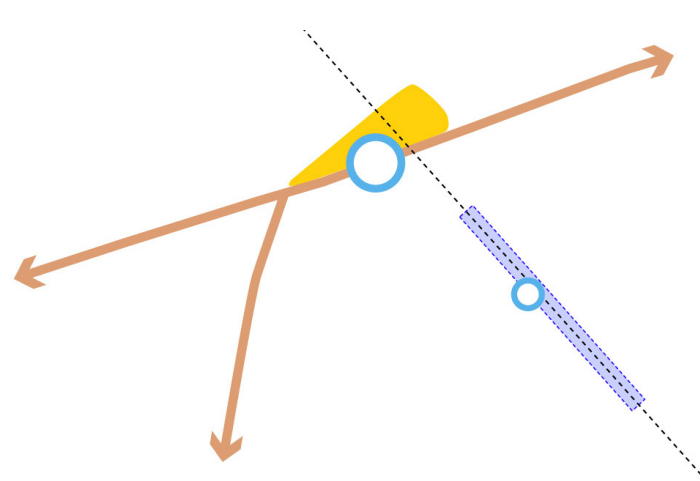
(1) La réalisation de la gare de Cernier et le développement de son pôle de gare doivent contribuer à **renforcer le centre de Cernier dans sa position stratégique pour le Val-de-Ruz**. Le centre existant ne doit pas être affaibli et remplacé par la création d'un nouveau centre autour de la gare, détaché du centre existant.

(2) **Le centre de Cernier est étendu vers le sud grâce à une séquence d'espaces publics généreux et animés** jusqu'à la rue des Planches Sèches. Ces derniers relient le haut (le centre historique) et le bas (nouvelle gare et potentiellement la 2ème interface des bus). 2 à 3 franchissements mobilité douce (à minima piéton) de la façade sud de la rue Frédéric Soguel sont à prévoir.

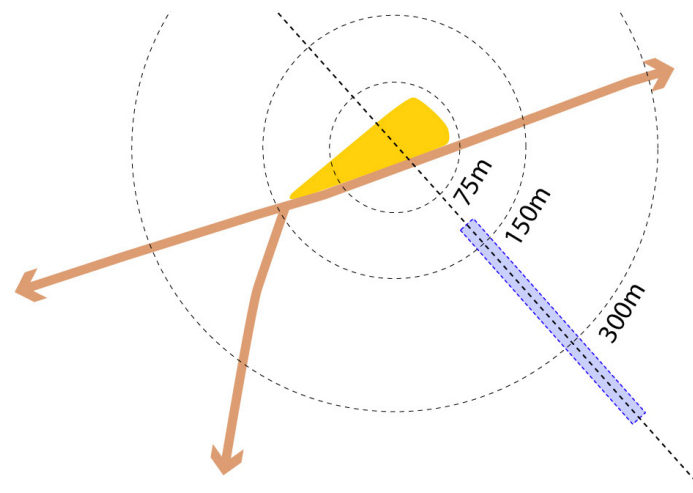


Le maillage de cette séquence d'espaces publics pour connecter les quartiers voisins (Evologia, Migros, zone d'activités, ...) est à optimiser. Les continuités avec les parcours à l'échelle du Val-de-Ruz (vers les villages voisins, la piscine etc.) sont à garantir et à valoriser. Les rues et cheminements dans le pôle de gare sont des espaces-rues apaisés et confortables pour la marche à pied et la pratique du vélo. Là où la voiture est admise, elle est subordonnée aux autres usages de l'espace public.

(3) **L'interface principale des bus (arrêts de tous les bus) est maintenue dans le centre de Cernier**. La desserte actuelle doit être préservée et renforcée. Les bus ayant leur terminus à Cernier pourraient être prolongés vers une 2ème interface de bus à la hauteur de la rue des Planches Sèches.



(4) **La gare est à rapprocher autant que possible du centre de Cernier**. Une accroche directe et aisée (système d'accès mécanisés) depuis le centre de Cernier vers les quais des trains doit être garantie. Elle est complétée par des émergences de la gare sur la séquence d'espaces publics entre le centre historique et la rue des Planches Sèches. Ceci préconise une position de la gare avec sa proue nord au minimum à la hauteur de la rue des Planches Sèches, ou encore plus proche du centre. Ceci permet des accès faciles et aisés, à pied en particulier, entre la gare et le centre, la ZAE et les autres lieux d'intérêt du village (p. ex. cercle scolaire du Bas du Mont).



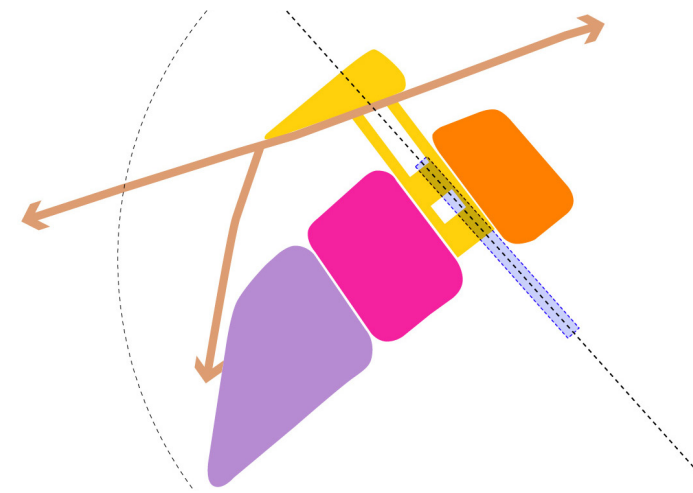
L'accrochage de la proue de la gare à la rue des Planches Sèches ou plus au Nord est indispensable pour assurer une utilisation optimale des TP et MD, ceci tant pour les usagers du nouveau pôle de gare et du pôle économique régional de Cernier, qu'à l'échelle de l'ensemble du village de Cernier.

Un positionnement de la gare proche du centre historique et du futur pôle permet que les espaces publics planifiés puissent être vivants grâce à des « activateurs » présents et futurs. Une gare plus éloignée du centre historique affaiblirait sa vitalité, et réduirait considérablement le potentiel d'activateur d'urbanité de la future gare et donc de sa nouvelle centralité.

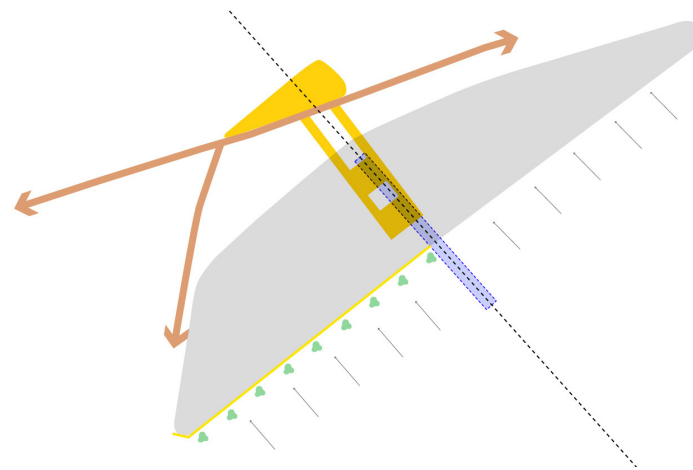
(5) **La gare et/ou les voies ferrées sont à couvrir entièrement pour reconstituer le quartier au-dessus**. En cas de maintien d'une partie en tranchée ouverte pour des raisons techniques (CFF/OFT), la couverture est à prévoir au plus tard au-delà de la limite sud d'Evologia, afin de permettre la viabilisation et l'urbanisation des terrains entre le centre et la nouvelle gare, et à plus long terme entre la gare et le site d'Evologia.

(6) **Le pôle de gare doit prévoir dans son cœur la mixité des affectations**. Ceci permet que la séquence d'espaces publics entre le centre de Cernier et la gare soit animée et accueillante en tout temps. Il s'agira de concentrer autour de la séquence centrale d'espaces publics les usages et affectations les plus urbains comme les offres commerciales et de services à la clientèle (p. ex. des offres comme la Migros, Raiffeisen directement accrochés à la séquence centrale), ainsi que les services aux habitants et aux voyageurs, et le logement.

**La zone d'activités économiques prévue pour former le pôle économique régional Val-de-Ruz doit être concentrée à l'ouest de la gare alors que les surfaces à l'est de celle-ci resteront réservées aux fonctions résidentielles et mixtes** (animation 24h/24h). Les surfaces de la ZAE en contact avec le cœur de Cernier ainsi qu'avec la séquence d'espaces publics entre la gare et le centre, sont à orienter vers les services destinés à la population. Un tissu compact avec un réseau d'espaces publics de taille humaine à caractère de centre de village est à viser. Les terrains entre la gare et Evologia, au sud de l'axe du passage des Cèpes sont à réserver pour un programme ou équipement public à rayonnement régional ou cantonal.

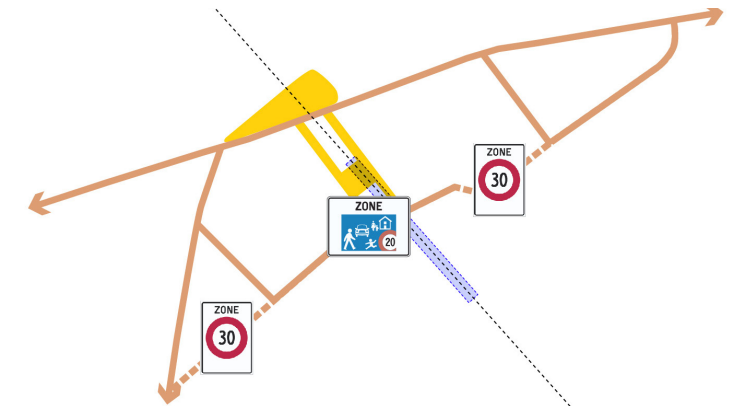


(7) **L'urbanisation autour du centre de Cernier et de la gare doit rester compacte**. Ainsi, le développement urbain et le pôle de gare doivent être concentrés au plus proche du cœur du village de Cernier (compacité), en recréant une limite claire à l'urbanisation à une distance de 50 à 60m au sud de la rue des Planches Sèches (profondeur idéale pour l'implantation d'entreprises). La proximité du cœur de Cernier au grand paysage, de même que ses vues sont ainsi également garanties. La distance de la gare aux extrémités du pôle de gare est inférieure à 500m.



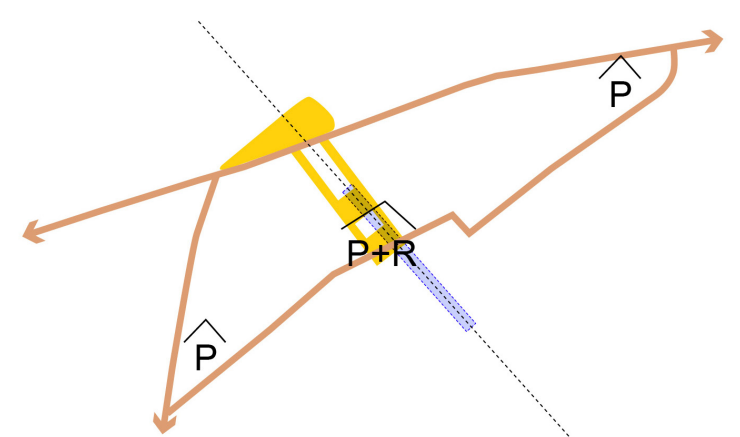
(8) **La qualité d'aménagement paysager élevée du secteur du pôle de gare doit être valorisée et garantie** en continuité avec le grand paysage et les vues sur celui-ci. Une transition harmonieuse entre l'espace-rue, le domaine public et le domaine privé est à assurer pour garantir l'attractivité des espaces publics et la marche-à-pied.

(9) Une **nouvelle route d'accès au pôle de gare** est à créer en prolongement de la rue des Planches Sèches jusqu'à la route de Neuchâtel, et reliée à l'est au passage des Cèpes. Elle permet l'accès au pôle de gare mais sera modérée et favorisera un accès par bassin versant est/ouest. Elle ne servira en aucun cas de route de contournement pour le centre de Cernier.



(10) Une **interface multimodale accueillant les fonctions de mobilité de la gare est à créer à proximité immédiate de la gare**, au niveau de la rue des Planches Sèches. Elle accueille, outre une possible 2ème interface des bus pour les lignes radiales, notamment le stationnement des cycles, des espaces de stationnement pour la dépose-minute, les taxis ou encore l'autopartage.

(11) **Le stationnement dans le pôle de gare est centralisé dans des ouvrages**; les stationnements individuels par parcelle / entreprise sont à limiter au maximum au profit d'installations centralisées et mutualisées. Un parking-relais (P+R) de petite taille est à intégrer et mutualiser dans une opération proche de la gare.



Le développement des projets de la gare, de l'interface multimodale et du pôle de gare doit s'appuyer sur **une vision urbanistique large et non purement infrastructurale, et des compétences pluridisciplinaires** pour en garantir la qualité (ingénieurs, architectes, urbanistes, paysagistes).